MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941. szeptember 15. (18 szám)



A legújabb német távolfelderítőgép a Blohm & Voss BV 138

ÁRA 50 FILLÉR

Országos Repülőmodel Verseny

A Magyar Aero Szövetség közli, hogy

1941. évi XIX. Országos Repülőmodel Versenyét szeptember hó 28., október hó 5. és október hó 12-én tartja meg az alanti elosztásban:

1. Szeptember hó 28-án:

Budaörs-Farkashegyen vitorlázórepülőmodelek versenye, lejtőmentén, kézből indítva

2. Október hó 5-én:

Budapest-Rákosmezőn gumimotoros és mechanikai motoros repülőmodelek versenye kézi és földi indítással.

3. Október hó 12-én:

Budapest-Rákosmezőn, vitorlázórepülőmodelek versenye valamely magas indítási móddal.

A repülőmodelverseny tájékoztatója, versenyszabályzat és nevezési lap a **Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V., Vigadó-utca 2. szám V. emelet. Telefon: 381-559, 386-145 és 183-320** írásbeli, telefoni vagy személyes kérelemre díjmentesen kapható.

Nevezési határidő:

1941. szeptember hó 20-án déli 12 óra.

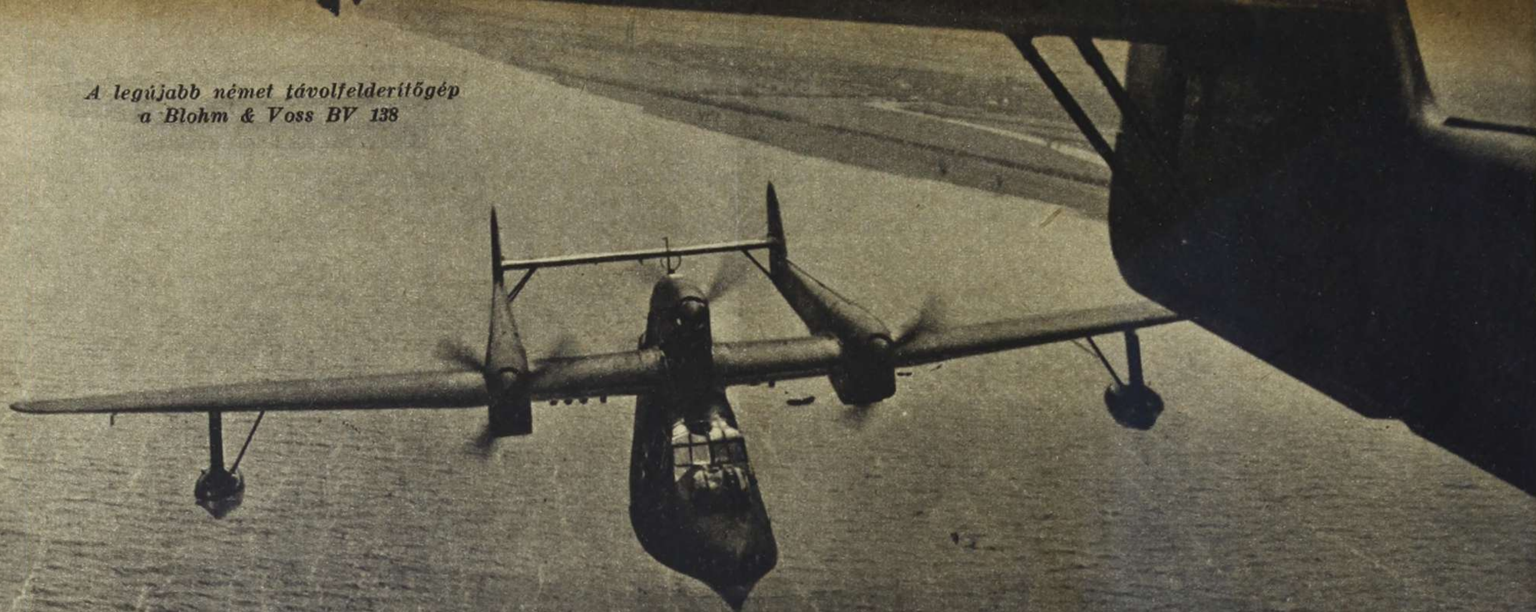
Nevezési díj:

repülőmodelenként 20 fillér, amely a nevezési lap beküldése alkalmával bélyegben is fizethető.

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 18. SZÁM * BUDAPEST, 19[illegible] SZEPTEMBER 15



A kiliti repülőtéren:
Dr. Ember Sándor, a Magyar Aero Szövetség elnöke Vadas Lászlóval, a Nemzeti Repülő Csillagtúra győztesével



A legújabb német távolfelderítőgép a Blohm & Voss BV 138

LÉGIHÁBORÚ

1941 aug. 27-től szept. 11-ig

A harmadik háborús év elején a hadviselő államok légiereje olyan rendkívül erős tevékenységet fejt ki, mintha a nehéz küzdelemben eltelt éveknek semmiféle visszahatása nem lenne. Volt egy félhivatalos német közlés, ami szerint a tengely légiereje szeptember elejéig mintegy 40.000 ellenséges repülőgépet pusztított el légiharcban, repülőtereken és gyárakban. Ennek több mint egynegyede Szovjetoroszországra esik és erősen közelíti a tízezres gépszámot az angol repülőveszteség is. Minden anyagi veszteségnél súlyosabb azonban a szakképzett személyzetben bekövetkezett és sokkal nehezebben pótolható hiány, ami a háborús és kiképzési veszteségekből összeadódva döntően befolyásolja a háború továbbfejlődését. A francia légierő megbénulása például kikényszerítette a fegyverszünetet; az orosz légierő nemvárt nagyarányú legyengülése pedig a mostani harcokban kezd olyan következményekkel járni, ami miatt sürgősen és Anglia rovására amerikai géperősítésekkel kell a Szovjetet ellátni, különben bekövetkezik a katonai összeomlás. Az északi foktól a Vörös-tengerig harcoló légierők küzdelme még erősödni fog, erre mutat a Földközi-tengeren és nyugaton megélénkült légitevékenység. Azonfelül Amerika részéről a megkezdett és tervezett repülőalap-létesítések *Izland, Ulster* és a *nyugatafrikai angol partokon* a légiháború további kiterjesztését sejtetik. Ellenségeink oldalán a szovjet légihatalom bukását az amerikai légi nagyhatalom születésével próbálják ellensúlyozni. A megszervezett európai hadiipar és ezen felül a repülőgépgyártás messze felette áll az Egyesült Államok termelésének. Még egyensúlyhelyzetről sem lehet beszélni belátható időn belül a gépgyártásban, hát még hol van onnan az a többszörös számbeli fölény, ami papírszámítás szerint szükséges lenne a tengely-légierők feletti légi fölény kivívásához.

Keleten és délen a tengely légi hadereje a legerősebb csapásokat méri az orosz és angol ellenfelekre, nyugaton pedig az angol támadások eredményes visszautasítása mellett a hajózás és a szigetország elleni légi támadásait ismét fokozza. A nagy sajtópropagandával folyó angol légi offenzívára ugyanolyannal felel. Tehát az orosz tehermentesítést célzó angol támadások erélyes ellenlépéseket váltottak ki, anélkül, hogy keleten csak a legkisebb jele mutatkoznék a német légi fölény gyengülésének.

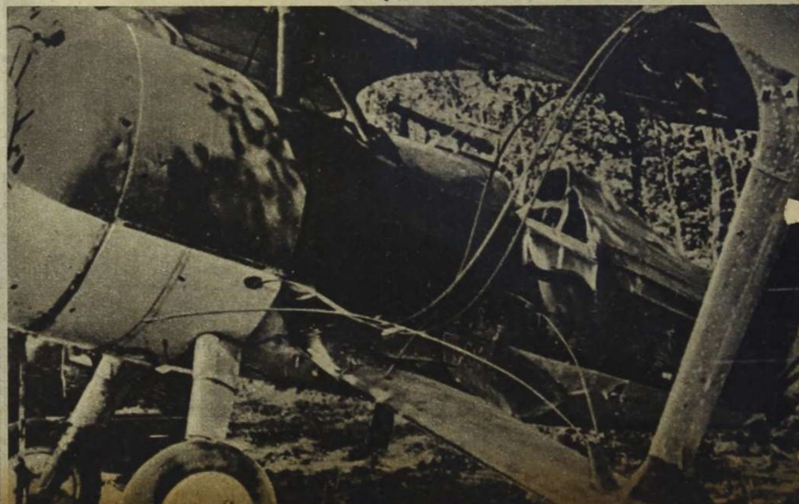
A légi helyzet előnyös alakulását biztosító német vadász- és romboló ezredek közül Mölder ezredesé a kétezredik, egy másik az ezerötszázadik légi győzelmet érte el. Ezek a számok megdönthetetlenül bizonyítják a német légierő és repülőanyag változatlan fölényét a harmadik háborús év elején is.

A német légierő támadásai keleten több feladatcsoportba foglalhatók össze. Északon Szentpétervár elszigetelése és a volt főváros elleni támadás előkészítése a vasút- és útvonalak megszakításával és a gördülő vasúti anyag elleni sorozatos támadásokkal teljes mértékben sikerült. A már körülzárt Szentpétervár hadiüzemei és közüzemei ellen a légitámadások szintén megindultak a bombázók éjjel-nappali bevetésével. Az állítólag ötmillióra felduzzadt lakosságú Leningrád légvédelmi felkészültsége teljesen korszerű, a szovjet légvédelmi szervezet is fejlett, állítólag a Moszkvát járt angol küldöttség szerint London tanulhatna a szovjet légvédelemtől. A folyamatban lévő támadás végső kimenetele azonban nem kétséges az összevont szovjet vadászvédelem és erős légvédelmi tüzérség dacára. Az ostromlott Szentpétervár helyzete e szempontból kedvezőbb Varsónál, azonban az oda menekült milliós tömegek a tartós védekezést megnehezítik. A körülzáró seregek elleni felmentő támadásra a Szovjet ma már nem képes, elfoglalása csak idő kérdése.

A középső arcvonalon erős, de tervszerűtlen szovjet ellentámadások visszaverésében segédkezett Kesselring tábornagy légiflottája és a közlekedést bénító légitámadásai a Moszkvától észak- és



Heinkel 111-es harcigép Anglia partjai felé indul



Szovjet vadász



Szovjet vadászgépek nagy tömegben semmisültek meg a földön

délnyugatra futó vasútvonalak és vasúti csomópontjai ellen irányultak. Az itteni német támadásnak délkeleti irányú, Kievet messze átkaroló szándéka már kialakul és igen jelentős lesz a Dnyeper keleti partján megkapaszkodó déli orosz hadseregre is. Az orosz repülőtevékenység némileg megerősödött és ejtőernyős alakulatok bevetését is több helyen megkísérelték, de a harchelyzet alakulásából láthatólag eredménytelenül.

A Dnyeper-fronton eredménytelen szovjet ellentámadások zajlottak le az elmult napokban, amiknek győzelmes visszaverésében honvéd alakulataink és repülőink is tevékenyen résztvettek. A német légierő támadásai ezen az arcvonalszakaszon a feketetengeri orosz hajózásra, a Krimtől északra lévő út- és vasúthálózatra, csapatmozgásokra és hadiipartelepeire irányultak. A Dnyeper keleti partján létesített hidfőállásokban német és olasz csapatok gyülekeznek további támadásra. A körülzárt Odessza ellen csak légitámadások voltak.

A német arcvonalak mögött Tallin és Baltisport környékén második hónapja körülzárt szovjet seregtestek ellen a szentpétervári támadást megelőzőleg rohamra ment a Baltikumban harcoló német hadsereg. Itt a légierőnek az a feladat jutott, hogy a tengeren át menekülő, orosz csapatokat szállító hajókat és az orosz flotta egységeit semmisítse meg. Több napon át tartó támadásban kisebb orosz hadihajóegységek mellett 72.000 tonna orosz szállítóhajóteret sikerült elsüllyeszteni. A Rigai öböl után a Finn öbölben is olyan veszteségek érték az orosz hadi- és kereskedelmi tengerészetet, hogy a Keleti-tengeren a Szovjet már nem játszik komoly szerepet. A német repülőgépek aknazárak fektetésével is jelentős eredményeket értek el. Miután egy német bombázórepülő mélytámadásban a Stalin-csatorna legfontosabb zsilipjét is felrobbantotta, a Kronstadt és Leningrád környékére szorult orosz hajók végzete beteljesedett. A Szovjet három keletitengeri támaszpontja: Hangö félsziget, Ösel és Dagö szigetek teljesen magukra hagyva várják sorsukat. Az utóbbi két hét hadieseményeihez tartozik Finnország teljes felszabadítása — Hangö kivételével — az orosz megszállás alól és a német-finn kötelékek előretörése kelet felé a Murmanszk-vasút és délkeleten a Ladoga- és Onega-tavakat összekötő Szvir-folyóig, amelyik egyúttal a Fehér-tenger—Finn-öböl közötti csatornarendszer fontos szakasza.

Az oroszok elleni légiháborúban aug. 26-tól szeptember 11-ig a tengelyhatalmak repülői kereken 900 gépet lőttek le, illetve semmisítettek meg a földön. Ebből 15 vadászt és bombázót a Dnyeperarcvonalon küzdő kiváló magyar vadászrepülőszázad lőtt le. A háború 11-ik hetéről kiadott szovjet összefoglaló jelentés 5000 darabnál több szovjet repülőgép elvesztését ismeri el. Igaz, hogy ez a szám a felénél is kevesebb, de még ezt is nehéz a repülőivel szemben túlságosan felcsigázott szovjet közvéleménynek beadni.

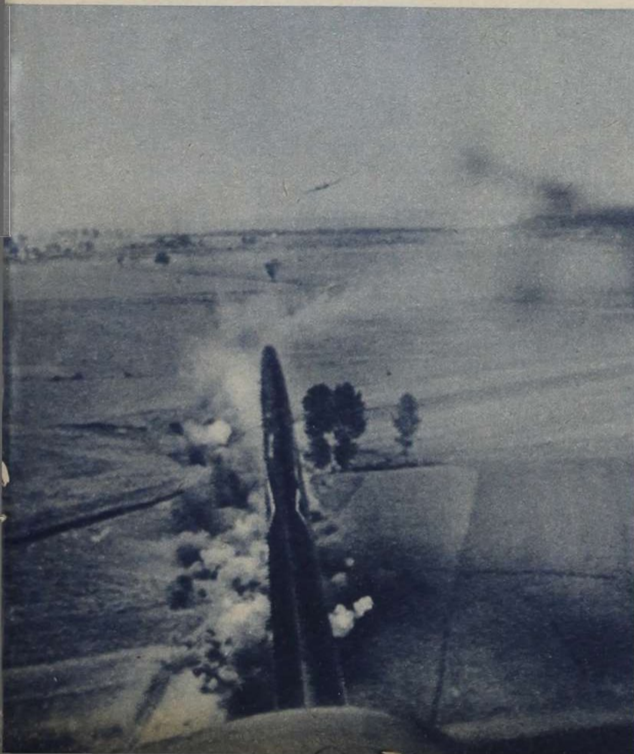
*

Az Irán elleni szovjet-angol invázióval szemben, amint várható volt, az ellenállás nem lett tartós. Az iráni hadsereg harmadik napon a fegyveres ellenállást megszüntette, az új iráni kormány a diktált fegyverszüneti feltételeket elfogadta, mert nem tehetett mást. A szovjet és angol érdekterületre felosztott Perzsiában az angolok az olajkutakat és a két vasútvonal déli részét, a Szovjet pedig a kaspitókörnyéki területeket szállta meg. A perzsa hadsereg részleges leszerelése megkezdődött és az országban lévő tengelyhatalmi külképviseleteknek el kell távozni. Az iráni terület, mint a szovjet ellenállást tápláló ér, hadianyagutánpótlás szempontjából gyenge értékű, de mint India előörse, Anglia részére sokat jelent.

A háború Anglia ellen a tengereken augusztus folyamán 550.000 tonna hajótér elsüllyesztést eredményezett, ebből a felét repülők süllyesztették el. A tengeri hajózás elleni légitevékenység nemcsak Anglia körül, a nyugatafrikai partok magasságában és a Földközitengeren, hanem a Vörös-tengeren is megindult. Az ott eltalált és elsülyedt amerikai teherhajó, amelyik angolok számára szállított hadianyagot, újabb módot nyujt az Egyesült Államoknak arra, hogy németellenes kirohanásait és a tengerek szabadságáról hirdetett egyéni elképzeléseit a közvélemény háborús uszítására felhasználja.

A 13 millió tonna hajótérveszteség túlhaladása és az egyre megismétlődő

Alacsonytámadás szovjet útvonalak ellen



A menekülésszerűen visszavonuló szovjet erőket támadja a német légierő





Támadás Bologoje fontos vasúti csomópont ellen

süllyesztések tempója minden nagyobb százalékú hajóterutánpótlást kizár. Tehát minél nagyobb mennyiségben kell az Egyesült Államoknak hadianyaggal az európai szövetségeseket ellátni, annál nehezebb lesz a gyakorlati megoldás. Eddig azt is büszkén hirdették, hogy Kanadából _ Angliába légiúton szállított nagybombázók közül egy sem veszett el. Most egyszerre kettő zuhant le, de visszafelé menet, amikor negyvenhat pilótát vittek vissza az újabb gépek átrepültetéséhez. Ilyen nagyszámú óceánrepülő pilóta elvesztése után nehéz lesz azt hirdetni, hogy a légiúton való repülőgéputánpótlás kérdése megoldottnak tekinthető.

Egyik szovjet repülőtér ellen sikeres bombatámadást intézett a német légierő



Az angol-német légiháború nyugaton is teljes erővel folyik. A nagyveszteségű angol nappali és éjjeli támadások közül volt olyan, amikor az angolok összesen nyolcvan géppel támadtak Kölnre. Az alacsony, közepes és tízezer méteres magasságban közeledő angol gépekkel vívott harcokban a németek 12 bombázót és 18 kísérő vadászt lőttek le. A gépek 40%-a pusztult el, dacára annak a nagy magasságlépcsőzéssel, mellyel a légvédelmet nehéz feladat elé állították. Az angol támadások Norvégia felé is súlyos gépveszteséggel jártak. A hosszabbodó éjszakák beállásával francia-svájci területen át egyes angol gépek megismételték támadásaikat északolaszországi iparvárosok ellen is. A német légierő főleg a keleti tengerparton lévő angol kikötőket, skóciai vasútvonalakat és angol repülőtereket támadta meg. A német iparvidék elleni néhány nappali légitámadásnál az angol bombázókat új rombológépek, a Bristol »Beaufighter«-ek kísérték. Nagyobb számban láttak és le is lőttek ezenfelül új Short »Stirling« típusú távolbombázót is. Az előbbinek két, utóbbinak négy 1400 lóerős Bristol Hercules motorja van.

Az angol romboló fegyverzete négy 20 mm-es gépágyú és hat géppuska, sebessége 4300 m-es magasságban 532 km/óra. Hatósugara 1200 km. A teljesítmény kb. eléri a Messersmitt-rombolóét.

A Stirling-bombázó a Short-utasgépből fejlődött ki és a német »Condorral« hasonló méretű és teljesítményű. Az angol repülés az utolsó két hét alatt ismét 157 gépet vesztett a németekkel vívott légiharcban.

*

A Földközi-tenger medencéjében a német légierő egyik támadást a másik után intézi Észak-Egyiptom és a Szuezi-csatorna vidéke ellen. Az olasz légierővel együttműködve Tobruk, Sidi Barrani és Marsa Matruh bombázása szintén naponta megismétlődik, a hajókaravánok elleni támadások sem szünetelnek. Malta felől viszont az angolok végeznek, az állandó olasz támadások dacára, egyes támadásokat az olasz kikötők és Libia katonai céljai ellen. Az egyiptomi hadihelyzet a beálló kedvező őszi időjárással megélénkült. Mindkét részről erős légi és földi felderítőtevékenység folyik. A Szuezi-csatorna forgalma a hajóelsüllyesztések miatt megszűnt, a német légierő Krétából mindent elér.

*

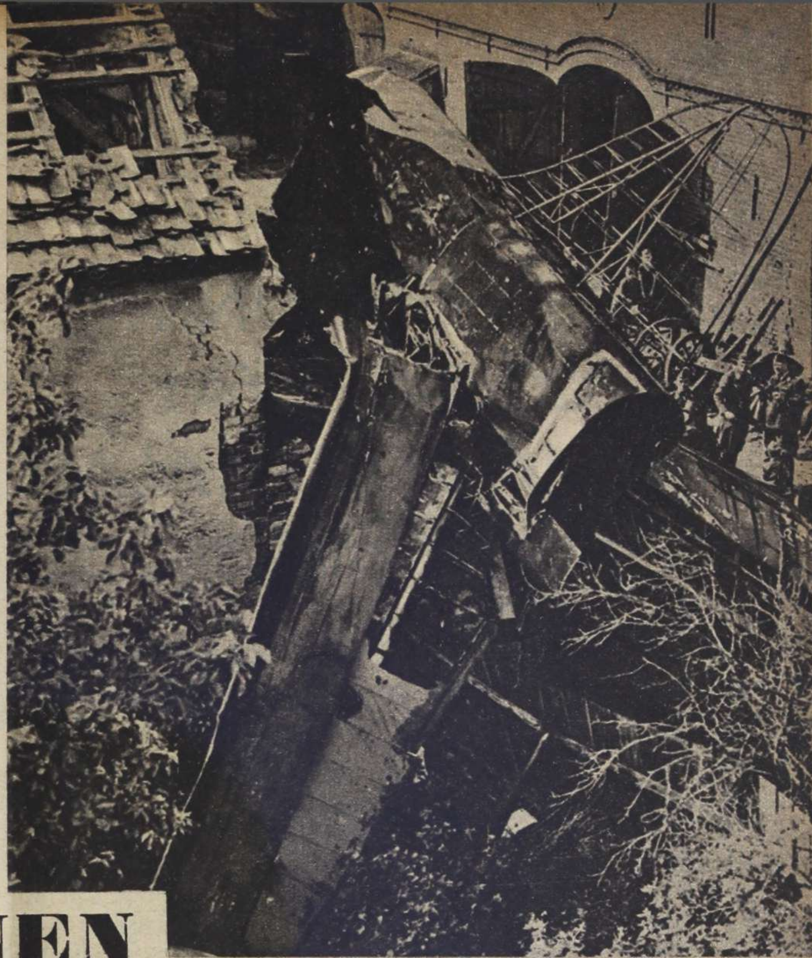
Az őszi időjárással a légierő ismét nehezebb körülmények között folytatja akcióit és lassan az éjszakai légitevékenységen lesz a működések súlya. Az elmúlt télen szinte ellenséges légiellenhatás nélkül sikerült az éjszakai bombatámadásokat végrehajtani, mert a légvédelem éjjel csődöt mondott. Egy év alatt azonban az éjjeli vadászvédelem kérdését is sikerült mint német, mint angol oldalon jelentősen előbbre vinni és különösen a német vadászvédelem számos alkalommal megállta a helyét. Most az angolok többüléses, rombolóhoz hasonló kétmotoros éjjeli vadászgépeket rendszeresítettek, úgyhogy az éjjeli légiharcok is alig lesznek elkerülhetők.

A légierők tevékenysége a háború harmadik évének kezdetén még erősebb lett, mint eddig volt. Bt.

INNEN ONNAN



Menekül a szovjet haderő



Berlin külvárosában lelőtt angol bombázó

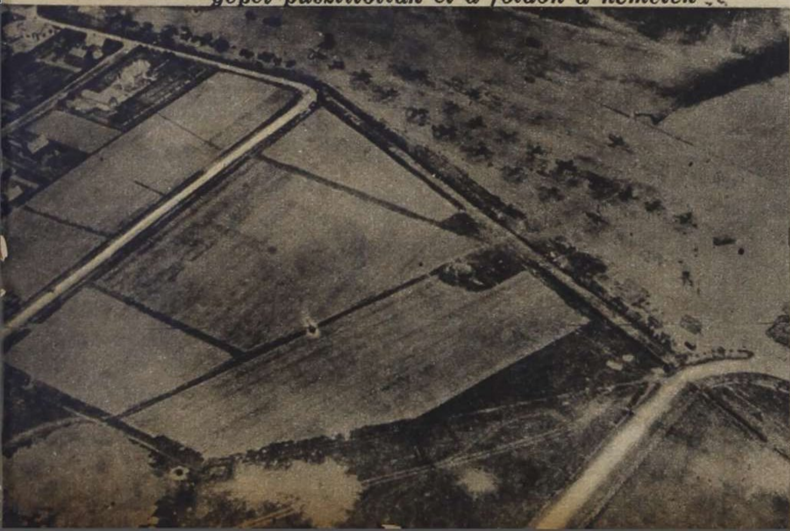


Fontos vasútvonalat romboltak szét a német bombák



Berlin közelében lelőtt másik nagy angol bombázó

Szovjet repülőgép-temető. Itt egész sor szovjet vadászgépet pusztítottak el a földön a németek



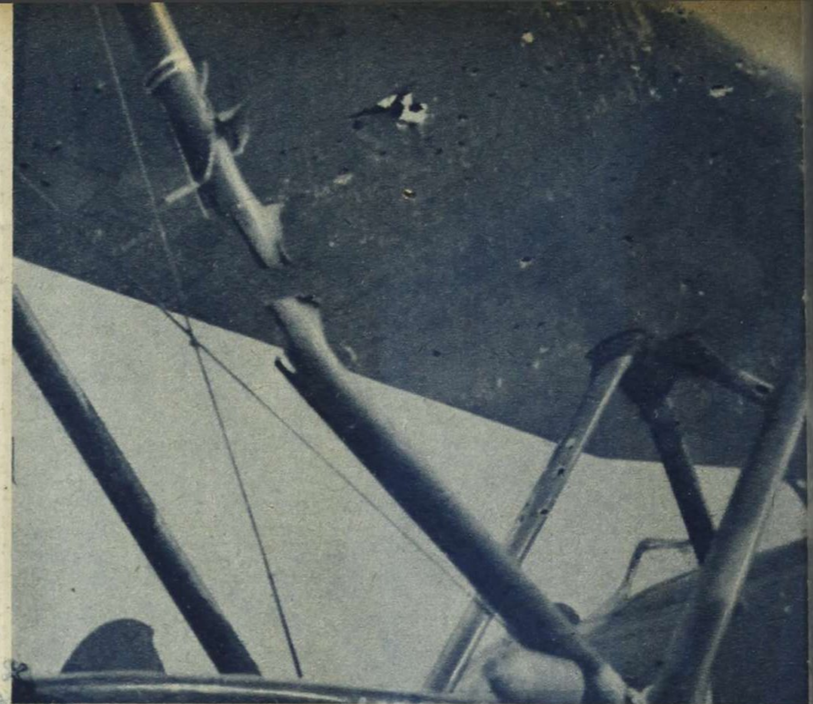
Magasrangú szovjet tábornok esett a németek fogságába



ÍGY VÉGEZTÜNK ÖT RATÁVAL NÉHÁNY PERC ALATT

Szitává lőtt géppel tért vissza a nikolajevi diadalmas légicsotából a magyar vadász-század parancsnoka

T. százados raja megsemmisítette a szovjet-parancsnokok menekülésére küldött nagy szállítógépet az umani halálgyűrűben



Gépágyúlövedék eltörte a szárnytámasztó dúcot és átszakította a felső szárnyat

A honvédség szovjet-földön teljesített kimagasló haditetteinek sorában sűrűn emlékezik meg a mindennapi hivatalos jelentés arról, hogy légierőnk milyen eredményesen avatkozik be Európa és a Szovjet harcába. Kemény, vérremenő, hősies küzdelmek folynak a szovjet-fronton, földön és levegőben egyaránt, a nagy számbeli túlsúlyban lévő ellenséggel szemben és az összecsapásokból sűrűn térnek haza repülőink összelőtt géppel. Legutóbb egyik vadászszázadunk parancsnokának, *T. századosnak »Negyvenkettesét« lőtték valósággal szitává.* A földi légelhárítás egyik *robbanó lövedéke ellőtte, kettészakította a magyar vadászgép külső szárnykitámasztó dúcát, nagy lyukat ütött a felső szárnyon, a repeszdarabok teleszórták az egész gépet. T.* százados gépén rengeteg géppuskatalálat volt ezenkívül, egy nehézgéppuskalövedék átlőtte a vezetőülés szélvédő üvegét, *a golyó centiméterekkel süvített el a százados arca előtt...* Az összelőtt gép minden baj nélkül visszatért támaszpontjára...

»Két világnézet gigászi méretekben összehalmozott anyagi és katonai erői ütköznek össze«

T. százados vadászszázadának rengeteg hadiélménye van: *Ötvenkilencedik napja vesznek részt a szovjet elleni háborúban, hatvanegyszer repültek ellenség fölött és eddig tizenhét szovjet gépet lőttek le.*

— A szovjet-harctérre való kiindulásunkkor — mondja a század egyik tisztje — tapasztalatból még nem tudhattuk azt, hogy voltaképpen mi is egy komoly, késhegyremenő, népek és földrészek sorsát eldöntő világháború... Színes, kalandos, győzelmes élményeket vártunk és már az első órákban megtanultuk, hogy *katonái vagyunk egy roppant horderejű háborúnak, amelyben két különböző világnézet gigászi méretekben összehalmozott katonai és anyagi erői ütköznek össze.*

— Mozgósításunk előtt a háborút gyakorlatból nem ismerhettük, az



[illegible]



Körüllőtték a pilótát. A »szovjetcsillagok« régebbi találatok befedett nyomai



A golyótépte magyar vadászgép

a néhány összecsapás és bevetés, amelyhez az országnagyobbodás során hozzájuthattunk, nem adott elég alkalmat arra, hogy sorozatos hadiélmények részesei lehessünk... Német és olasz repülőfolyóiratokból tiszteletteljes csodálattal olvastuk a német és olasz repülőbajtársak életet és vért áldozó harcát, jólesett látnunk olyan pilótaportrékat, amelyeken már ott volt a dicsőséges élmények elismeréseként a *medaglio d'oro*, vagy a *Ritterkreuz.* Még akkor nem éltük át a tudatot, hogy olyan háborúban, amelyben valamennyien érezzük, hogy győznünk kell, fel kell tudnunk emelkedni a hősiességnek arra a fokára, ahol az egyén minden nap, minden percben tudatos bátorsággal tud szembenézni a halállal is. Más ezt békében olvasni és beszélni és más ezt háborúban élni.

— A mi századunk szelleme az, hogy *»aki a haláltól nem fél, csak abban van igazi bátorság támadni«.* Mindvégig bátor meggyőződöttséggel vívjuk eredményesen harcainkat.

Szitává lövik T. százados vadászgépét

T. százados, századparancsnok vadászgépét ellenséges oszlopok és lesállásban lévő bolsevista harcikocsik elleni alacsony támadás alkalmával lőtték össze. Különös hadiszerencse vette védelmébe az öt gépből álló vadászraj élén repülő parancsnokot. Géppuskatalálatokkal úgy körüllőtték gépének törzsét, mint ahogyan a késdobáló hajigálja körül áldozatát anélkül, hogy megkarcolná. Ezenkívül erős földi elhárításba kerültek a magyar vadászgépek és *T.* százados rajának útjáról az alacsony-támadásban résztvevő egyik vadászrepülő így mondja el az izgalmas harc történetét:

— Csúnya, felhős napon kaptuk azt a parancsot, hogy csapataink számára felderítéssel összekötött alacsony támadást hajtsunk végre. *Tulczyn* és *Dzurin* szovjet városok felett kellett elrepülnünk.

— Hatalmas ellenséges oszlopokat találtunk odalent, amelyek előnyomuló csapataink elől több útvonalon is visszavonulóban voltak. Előbb megállapítottuk összetételüket és helyzetüket, azután rázuhantunk az igen kedvező bolsevista célra. *A zárt oszlopokat végigsepertük az öt gép géppuskatüzével.*

— Az ellenséges oszlopok végeinél újabb, még értékesebb célra bukkantunk. *Egy enyhe dombhajlás mögött magas gabonában ellenséges harcikocsiszázad várta lesállásban a visszavonuló bolsevistákat üldöző csapataink élét.* Rendkívül fontos volt, hogy saját csapataink mihamarabb megtudják a fenyegető veszedelmet.

— Visszarepültünk hát csapataink éle fölé, alacsony, szűk köröket írtunk le fölöttük, erősen billegtettük gépeinket, így hívtuk fel figyelmüket arra, hogy *előttünk veszedelem leselkedik.* Amikor jeladásainkat megértették, *a szovjet harcikocsik fölé repültünk, rájuk zuhantunk és géppuskáink tüzével mind az öten elkezdtük irgalmatlanul csépelni őket. Foszforos lövedékeink felgyujtották a harcikocsik körül a gabonát, a tűz, a füst és a mi lövöldözésünk pontosan elárulta a leselkedő szovjet harcikocsik helyét, saját tüzérségünk hamarosan szétkalapálta őket.*

— Itt kaptunk olyan erős ellenséges elhárító tüzet, hogy öt gépünk közül csak egyetlenegyen nem volt találat, a többin rengeteg sérülés volt. *T.* százados gépe pedig *szétlőtt szárnykitámasztó dúccal, átszakított felsőszárnnyal és összelőtt pilótaüléssel tért haza.*

Felgyujtjuk a szovjetparancsnokok menekülésére kiküldött többmotoros szovjet gépet

— Közelfelderítő gépeink azt jelentették néhány nap multán, hogy a híres *umani-gyűrű* közepén *Podvisikoje* falu szélén egy többmotoros szovjet gép szállott le. Valószínűleg azzal a rendeltetéssel, hogy *a körülzárt bolsevista csapatok vezetőit a gyűrűből kimentse.* Mi kaptuk azt a parancsot, hogy a többmotoros bolsevista repülőgépet alacsonytámadással megsemmisítsük.

— Hat géppel indultunk azonnal a feladat végrehajtására. A terület fölé érve először 2000 méter magasságban körözve keressük a célt. A gépet magát még nem láttuk, de már gyakorlott a szemünk ahhoz, hogy megállapítsuk: hol lehet odalent a parancsnokság? Valamenynyien felfedezzük a gyanús pontot, *a vállalkozást vezető T. százados gépe éles fordulóval lebukik és meredeken zuhanni kezd a gyanús pontra.*

— Ugy látszik, jól választottuk ki a helyet, mert az ellenséges légvédelem feltűnően *hallgat.* Nyilván azért, mert nem akarja idő előtt elárulni, hogy hol van az a pont, amelyet legjobban védeni akar. Bizonyosan abban reménykedtek a



A szétlőtt szélvédő

bolsevisták, hogy dolgunk-végezetlenül repülünk majd el a terület felől.

— Amikor látták, hogy nem tágítunk: *rákezdtek!*

— Zuhanás közben lejebb érve, megpillantjuk a hárommotoros gépet... *Búzakeresztekkel tökéletesen álcázva ott lapít a falu házainak közvetlen közelében... Mind a hat magyar vadászgép géppuskái kerepelnek... Szórjuk a rejtett gépre a foszforos lövedékeket és — egyszercsak felszáll az első füst, követi a többi, a gépet sikerült felgyujtani, megsemmisíteni...* Később újból visszarepültünk: megnézni az össztűz eredményét, nemcsak a gép égett el, hanem nagy területen a lángok martaléka lett a gabona is. A felderítők jól sejtették, hogy a körülzárt szovjet parancsnokság akar elmenekülni a hárommotoros géppel, mert később a hadijelentés közölte, hogy az umani gyűrűben *sikerült a szovjet-parancsnokok közül sokat elfogni.*

— Pokoli volt a légelhárítás, valóságos zárótűz közepében támadtunk, csaknem valamennyi gépünk találattal jött haza. *G.* szakaszvezető gépének *csűrőkormányhuzalját lőtték szét, a derék fiú csűrőkormány nélkül hozta haza épségben vadászgépét.*

T. százados vadászrepülői öt Ratával végeznek néhány perc alatt

Hat nap mulva bombázó gépünk támadásra indult *Nikolajew* ellen. (Erről a bombatámadásról külön megemlékezett a másnapi hadijelentés.) A szovjet-csapatok visszavonulási lehetőségeit kellett elvágni, fontos hidakat, pályaudvart és vasútvonalat kellett megsemmisíteni.

— Ugyancsak a mi századunk kapott parancsot arra, hogy két rajjal biztosítsuk bombázóink támadását. Már az odarepülés alkalmával az egyik város felett *gyilkos légvédelmi tüzet kaptunk, de ez kötelékünket nem zavarta meg.* Tovább repülve, messze délen, a szakadozott felhők foszlányain át felénk ragyogott a gyönyörű, azurkék *tenger...*

— Megszoktuk már a légvédelmi tüzet, de olyan tánc, ami *Nikolajew* felett fogadott bennünket, minden eddigit felülmult! A város összes légvédelmi tűzeszköze, valamint a kikötőben horgonyzó hadihajók légvédelmi ágyúi valóságos tűzfüggönyöket ontottak felénk, ennek ellenére *a bombatámadás pompásan sikerült.*

— A mi számunkra a tánc a bombatámadás befejezése után, akkor következett, amikor elhagyóban voltunk a várost. Itt értek utól bennünket a *Raták*. Jobb lett volna, ha nem igyekeztek annyira, mert — *ötöt szedtünk le belőlük.*

— A fordulóharc mindig jó oldalunk volt, erre büszkék is vagyunk, a mélyen lelógó felhőzsákok szinte »szántszándékkal« osztották fel úgy a légteret kisebb darabokra, hogy *csak az győzhetett, aki jobban tudott fordulózni.*

— A *Raták* — úgy látszik — ki akartak bennünket hagyni a játékból, mert egyenesen bombázóinkra támadtak, de még mielőtt bármi kárt tehettek volna, leszedtük róluk őket. Ugy kellett kényszeríteni a *Ratákat* arra, hogy velünk is foglalkozzanak. *Sz.* és *B.* zászlósok mindjárt kifogtak egy-egy Ratát, a farka mögé kerültek, *géppuskáik sorozataival addig-addig üldözték azokat, míg belefúródtak a Búg partján a földbe.*

— *K. zászlós célbavett Ratája is hamarosan füstölni kezdett. S.* hadnagy és *G.* szakaszvezető közösen voltak kénytelenek egy Ratát kezelés alá venni, ez a gép *egy-kettőre tüzetfogott, ott robbant fel a szemünk előtt.*

— *T.* százados is kifogott egy légigyőzelmet. Észrevette, hogy egyik bombázónk mögé odasettenkedőben van egy *Rata*. Utánaeredt, rápörkölt. A szovjet pilóta észrevette *T.* százados nyomjelző lövéseinek foszforos ívét, balívvel levált a bombázóról és igyekezett eloldalogni. *Századparancsnokunk azonban jobban ért a fordulóharchoz, belülről levágta a bolsevista repülő ívét és a Rata széles szárnyfelületébe addig szórta a lövéseket, míg a gép kigyulladt és füstölve, égve zuhanni kezdett.* Valamennyien találatokat kaptunk, de veszteségünk nem volt.

Nagy tisztelettel tekintenek a vadászszázad *Cr. 42*-eseire, az ultramodern, mélyfedelű, nagysebességű vadászgépekkel felszerelt német és olasz repülőbajtársak. A jó hír, hogy a 42-esekkel repülő magyar vadászrepülők *tizenhét bolsevista gépet légiharcban lelőttek*, gyorsan elterjedt a szovjet fronton. Csak nőtt a magyar vadászrepülők becsülete, amikor az egyik sikeres bevetés után hazatérőben a német és olasz repülőbajtársak felett *hetes, zárt kötelékben bukfencet és orsót repültek tiszteletükre, mintha csak látványos repülőnapon volnának.*

Zsákmányolt szovjet repülőgép szárnya, melyen jól láthatók a magyar légelhárítás találatai.

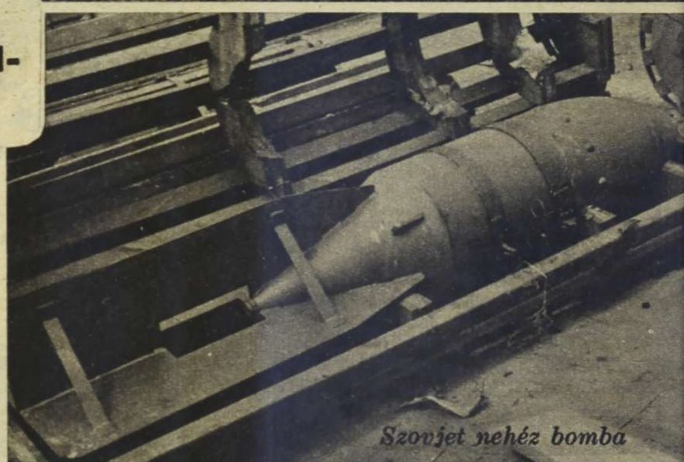
MAGYAR HADIZSÁKMÁNY A SZOVJET ARCVONALON

Egy elfoglalt szovjet hangárban visszahagyott szovjet repülőgép.


Zsákmányolt vadászgép

IGY PUSZTUL A SZOVJET LÉGIERŐ


ovjet bombázók pusztultak el egyik szovjet repülőtéren a német támadások során


Szovjet nehéz bomba


Orrára állt a leszállásra kényszerített vörös vadászgép

Harmath Izabella női vitorlázó csúcseredményt repült a Farkashegy fölött



„A teljesítményjelvényhez megvan az időtartam, jövőre megszerzem a magasságot és a távolságot"

Kemény és sportszerű vetélkedés folyik a három kiváló magyar női repülő között: *Czékus* Erzsébet, *Murányi* Vali és *Harmath* Izabella egymásután gyüjtögetik az eredményeket. Czékus már megszerezte a büszke *ezüst teljesítményjelvényt*, *Harmath* Izabella most igyekszik kirepülni a teljesítményjelvényhez fűzött feltételeket. Az időtartam-repülése már megvan és olyan kitűnően sikerült, hogy ő tartja a három vetélkedő közül *a női vitorlázó repülés magyar csúcseredményét: 6 óra 03 percig vitorlázott megszakítás nélkül a Farkashegy lejtője fölött.*

Harmath Izabella a *Magyar Pamutipar Rt.* fiatal tisztviselőnője, szorgalmasan dolgozik a gyár újpesti telepének irodájában, minden szabad idejét repüléssel tölti. A szép repülőteljesítmény alkalmával beszélgettünk vele és így mondotta el a *Magyar Szárnyaknak* a 6 óra 03 perces időtartamrepülés előzményeit és történetét:

— Mindössze két éve repülök, a Pamutiparnál kezdtem 1938-ban a vitorlázó repülést. 1939 január 25-én repültem ki az A-vizsgát, július elsején a B-vizsgát és még ugyanabban az esztendőben, szeptember 24-én lecévizsgáztam.

— 1940 április 6-án sikerült az első komoly időtartamrepülés. A Hármashatárhegy északkeleti lejtője fölött ötkilométeres körzetben *2 óra 30 percig vitorláztam egy Tücsökkel.*

— Nagy feltűnést keltett, — mondjuk — akkor ez a teljesítménye.

Elmosolyodik:

— Pedig egyáltalában nincsen szándékom feltűnni. Nem szeretem, ha a nőt nézik bennem, a repülés szerelmese vagyok, jó magam is, mint bármelyik sportrepülőtársam. Ha már arról kell beszélni, hogy van-e sportrepülésben számottevő helyre igényük a nőknek, elég anynyit felelni, hogy *Czékus Erzsébet és Murányi Vali már megmutatták, hogy mit tudnak a nők.*

Tavaly a Pamutiparban átmenetileg megszűkült a repülés lehetősége, *Harmath* Izabellának más sportegyesületet kellett keresnie, hogy tovább képezhesse magát.

— Tavaly szeptember 1-én kerültem a MÁV Sportrepülő Egyesülethez, ahol egészen az év végéig gyakorolhattam magam a vontatásban. 1941 januárjában a farkashegyi vitorlázó telepre kerültem, itt azután komoly tanulási lehetőség adódott. A MÁV kétszemélyes Goewier-jén — *Szabó* István oktatóval — igen sok vontatásos felszállásom volt.

— Az elmult év decemberében került sor arra, hogy egyedül repülhessek teljesítménygéppel. Egy *Grunau Bébivel* startoltam az első egyedülvontatásra, az is *sikerült.*

Megkérdezzük *Harmath* Izabellától, hogy az idén nyáron mit végzett?

— Lent voltam egy hétig a hajdúszoboszlói teljesítménytáborban, ahol termikelni és spirálozni tanultam. Sajnos, az időjárás nem volt megfelelő, igen ritka volt az a nap, amikor közepes termikek jelentkeztek. Nagyszabású termikrepülésre nem került sor. Amikor 350—400 méter magasságban lekapcsoltam magam a vontatógépről, mindössze annyi termiket tudtam fogni, hogy futotta belőle egy-két spirálra. Háromnegyedes termikek voltak, pedig én azt szerettem volna, ha végre *három-négyméteresekre bukkanok.*

Most a határás repülésre kerül a sor:

— Augusztus 25-én ültem be egy *Vöcsökbe* a Farkashegyen, olyan jó repülőidő volt, hogy a 6 óra 03 percet minden különösebb nehézség nélkül kirepülhettem.

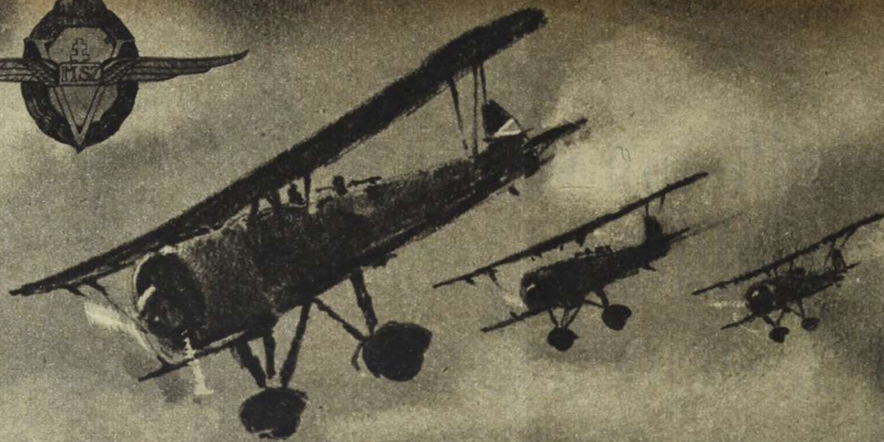
— Természetesen a teljesítményjelvényre pályázik, úgy-e?

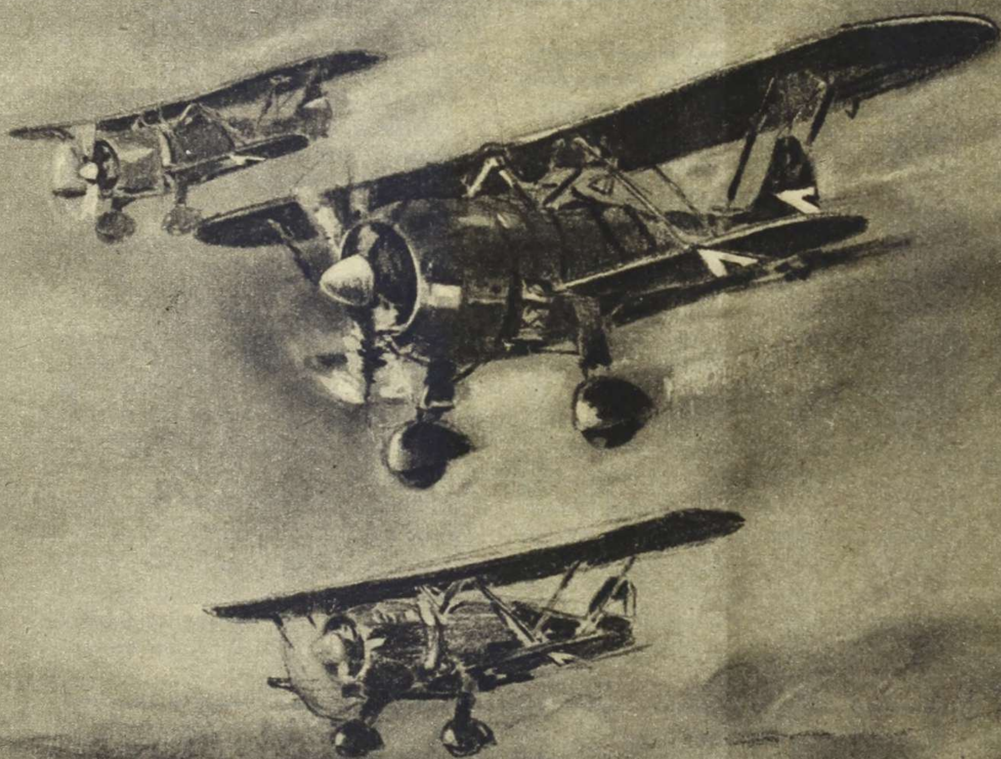
— Minden vitorlázónak ez a vágya... Az időtartam már megvan, remélem, hogy jövőre megszerezhetem a távolságot és a magasságot is... Ebben az esztendőben már nem igen lesz se távra, se magasságra alkalmas vitorlázó idő.

Harmath Izabella motoros repülést is tanul:

— Jónéhány oktatóval való repülésem van már, ezidőszerint úgy áll a dolog, hogy egyedül repülés előtt állok motoros géppel. *Remélem, ez is sikerül majd.*


MSZ









LÉGIERŐNK GYŐZELMESEN HARCOL A SZOVJET ELLEN

A nyilvánosságra jutott adatok alapján állapíthatjuk meg, hogy a magyar repülőerők, július 8. és augusztus 7. között, 555 repülést hajtottak végre és 40 tonna bombát dobtak le az ellenséges katonai célpontokra.

(Pfannl E. rajza)







Vadas László Czékus Zsóka társaságában indult a »Nebuló«-n



Antal főmérnök Arado-val indul



Eörsi Nagy Lajos a Gerle 13-mal vesz részt a túrán



Kőszegi Gyula Klemm 35-össel vesz részt a Csillagtúrán



— Pontosan beérünk Kilitire! — mondja Tasnádi és Eörsi Nagy Raczkó Lajosnak, a »Magyar Szárnyak« munkatársának.



A NEMZETI CSILLAGTÚRÁT

VADAS LÁSZLÓ NYERTE A MŰEGYETEMIEK M. 25-ÖS GÉPÉN

Reggel 6 óra: már nyitva van a budaörsi repülőtéren a nagy sporthangár és a szerelők felsorakoztatták a másfél napos *Nemzeti Repülő Csillagturán* résztvevő gépeket. Ha a másfélnapos távot úgy akarják végigrepülni, hogy a kiírásoknak megfelelően másnap déli 12 óra körül érjenek Balatonkilitire, reggel 7 óra körül indulniok kell. *Az első nap 12 órát, a második nap 5 órát kell levegőben tölteniök*, a cél az, hogy mennél több kilométert repüljenek be.

Hosszú hetek nehéz munkája kellett ahhoz, hogy elindulhassanak az 1941-es csillagtura résztvevői. A cél nemcsak az volt itt, hogy nemzeti kincsünk: a Balaton szezónvégi érdekességet kapjon, *a magyar sportrepülés erőpróbájára készültek* akkor, amikor a fél világ — közöttük mi magyarok is — háborúban van. Hadiállapotba kerültünk, elsötétítési, légoltalmi rendelkezések, repülési tilalmak akadályozták az előkészítő munkát és most mégis *elindulhat tizenöt sportrepülőgép a repülő csillagturán.*

A turát rendező *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* teljes vezérkara kint van már Budaörsön reggel 7 órakor *Tasnádi* Lászlóval az élen, egymás után jönnek a *Beszkárt*, a *MÁV*, a *BSE* repülői és utasai. Az utasok ez alkalommal navigátorok is, ellenőrzők is, hiszen valamennyi résztvevő percre és kilométerre szabta ki útját, az út nem passzió lesz, hanem minden kilométer és perc gondos egybevetése és ellenőrzése.

Indulás előtt villámbeszélgetést folytatunk a résztvevőkkel:

Nebuló az első gép, a műegyetemiek *M. 25-je*, amellyel *Vadas* László repül. Megfigyelője: *Czékus* Erzsébet.

— Ma — mondja *Vadas Budapest—Szombathely—Nyiregyháza—Pécs— Kassa —Budaörs* az útvonalunk, holnap *Budaörs—Debrecen—Kaposvár— Balatonkiliti.* Remélem, sikeres lesz a repülés. Hozzávetőleg 2800 körül van a távolság. *Én bízom a Huszonötösben.*

Bollmann Béla —, utasa *báji Patay* Gyula — a *Budaörs—Kaposvár—Kassa—Győr—Nyiregyháza—Kassa* és a *Kassa—Debrecen—Pécs—Balatonkiliti* utat választotta.

— Az *M. 19-cel* — mondja — eredményesen végig lehet repülni ezt a távolságot, *a gép nem fog cserbenhagyni.*

Kaiser Pál a *HARAG*-gal a *Budaörs—Kassa—Kolozsvár —Nyiregyháza— Szombathely — Szeged — Szolnok — Budapest —Pécs — Győr — Kaposvár — Balatonkiliti* utat választotta. Már benne is ül a sárga-piroscsíkos műrepülőgépben, jókedvűen tart motorpróbát, hiszen ilyen hosszú távolságot másfél nap alatt még nem repülhetett be.

Tasnádi László kitartott a jó öreg *Ha-RIS* mellett, a kis sebességű gyakorlógéppel nem egymaga indul távrepülésre, gépe után kötik az *M. 22*-őt: *végig vontatásban repülik végig a Budapest — Kolozsvár — Nyiregyháza — Kaposvár — Szolnok — Balatonkiliti* közötti távolságot, óránként 90 kilométer körüli sebességgel vontathatja — még utasa is van: *Kapuváry* Jenő — a nagyteljesítményű vitorlázógépet, amelyben *Szamolányi* Károly ül.

— Nem valami nagy élvezet lesz az utatok — mondjuk nekik.

— Ha sport: legyen sport! — mondja *Tasnádi* — a lényeg az, hogy *17 órai*



Indulás Budaörsről



vontatásos repülés után időre pontosan be fogunk érni a célba...

Eörsy-Nagy Lajos a *Gerle 13*-al indul *Paszterkó* Sándor kiséretében, útvonaluk: *Budaörs — Nyiregyháza — Balatonkiliti, Kiliti — Debrecen — Ferihegy, Ferihegyről: Szeged — Pécs — Kiliti.*

A gépsor túlsó oldalán *Beszkárték* készülődnek, az élen *Kovács* Sándor, aki a *HA-OBC*-én indul. A *Klemm*-gépen utasa *Csatáry* Lajos. *Budaörsről — Kolozsvárra — Győrbe — Nagyváradra — Ferihegyre — Kassára — Kilitire* repülnek. Már pörög a gép légcsavarja.

Kőszegi Gyula egy másik *Klemm*-en; a *HA-NAJ*-on indul *dr. Kertész* László AERO szövetségi titkár társaságában a *Budapest — Kassa — Szombathely — Nyiregyháza — Pécs — Szeged — Szombathely — Győr — Balatonkiliti* között lévő 1490 kilométeres útvonalon. Most a térképet nézegetik, ellenőrzik a lerajzolt útvonalakat.

Antal Lajos főmérnök a *MÁV* büszke *Arado*-jában ül, mellette *Majthényi* Márton. Már pörög a légcsavar, alaposan összeborzol bennünket a szél, kiabálva beszélgetünk:

— Hova indulsz?

Irány: *Kassa — Szombathely — Kolozsvár — Győr — Debrecen — Budapest — Nyiregyháza — Kassa — Balatonkiliti.* Viszontlátásra Kilitin!

Dörögnek a mtotorok, a gépek egymás után fordulnak az indulóvonalra, a *Nebuló* és a *19*-es már levegőbe is emelkedtek. Illene rárepüléssel búcsúzni a repülőtértől, de a fiúk eltekintenek most az ilyen »repülőformaságoktól«, mert minden perc és minden méter drága.

Jenik Győző a *HA—NAI*-val indul *Tariska* Ferenccel, a 35-ös *Klemm* útvonala *Budapest—Kassa—Szombathely —Kolozsvár— Debrecen — Budaörs— Szeged—Debrecen—Balatonkiliti.*

A *HA—MIS*-sal *Nagy* Tibor vág neki a versenynek:

— *Kőszegi Gyuszi útvonalát repülöm végig én is.*

Még benéz utasához, hogy jól be van-e kötve.

Utolsónak a verseny Benjáminja fordul az induló vonal felé: a *BSE* egyik *Zlin*-gépe, amelyet *Nosztray* Konrád vezet. *Lieszkovszky* András az utasa, a kis gép a Budapest—Szolnok—Szeged—Pécs—Kaposvár—Szeged útvonalat tervezi berepülni az első nap. A második napra is jut elég repülnivalójuk.

Mint a szökőkút ívei, úgy hajlanak szét a levegőben egymástól a gépek, egykét perc multán már valamenynyien eltűntek a szélrózsa minden irányába.

Két órába nem telt, már telefonértesítés érkezett, hogy a verseny egyik esélyes résztvevője: *Kőszegi Gyula mótorhiba miatt kiesett.*

Gödöllőnél, Veresegyháza mellett *mótorja leállt,* kénytelen volt egy hepehupás kukoricásban *kényszerleszállni.* A *Klemm* összetört, *Kőszegi* Gyula megsérült, utasa: *dr. Kertész* László sértetlen maradt.

Felhívjuk Kőszegiék lakását:

— A Gömbös Gyula-úti kórházba hozták be bérautóval az uramat — mondja érdeklődésünkre *Kőszegi* fiatal felesége — szerencsére nincs nagyobb baja. *Leszálláskor ki kellett kerülnie egy gyümölcsfát, a gépet átejtette, hogy nagyobb bajuk ne történjék.* Alaposan be van bugyolálva a feje, az arcán erős ütés nyoma látszik. Kissé nehezére esik még a beszéd. Én is csak rövid ideig beszéltem vele, fájdalmai nincsenek, egyre azt hajtogatja, hogy mennyire sajnálja a gépet.



vitéz Háry László ezredes Bückeren érkezett



vitéz Groschmied István, a zsűri elnöke, Hültl Hümér és Jancsó Endre társaságában érkezik

Balatonkilitin a verseny után két szemtanuval is beszéltünk *Kőszegi* kényszerleszállásáról. — *Dr. Kertész* László így mondotta el a balesetet:

— Amikor a mótor leállt és a kényszerleszálláshoz kezdtünk, én önkénytelenül feltoltam a homlokomra a szemüvegemet és két kezemmel megkapaszkodtam a műszerfal peremében. Ennek köszönhettem, hogy a fejem nem ütődött a műszerfalhoz. *Sértetlenül úsztam meg a dolgot.*

Mindössze a kezén van egy jelentéktelen kis karcolás.

Nagy Tibor levegőből látta a kényszerleszállást:

— 600 méter magasan lehettünk Gödöllő előtt, Kőszegi Gyula előttem repült. Észrevettem, hogy magasságot veszít, azután már láttam, hogy baj történt vele, mert légcsavarja leállt és a gép hepe-hupás talajon nőtt kukoricásra tart.

— A gép előtt egy nagy gyümölcsfa állt, ezt még Kőszegi ki tudta kerülni, de utána a gép balszárnya a földet érte, eltört, jól láttuk, hogy szilánkokra szakad. Szerencsére keréken maradt a gép. Én felettük köröztem mindaddig, amíg mindketten kibújtak a gépből. Nem hittem, hogy megsérültek, mert *maga Kőszegi is integetett, hogy nincs semmi bajuk, csak folytassam tovább az utat.*

Kaiser Pál is kiesett a versenyből. *Taszarnál mótorhibát kapott a HA—RAG.* Kaiser telefonértesítést küldött Balatonkilitire, hogy a gép a leszállásnál megsérült, a versenyt nem folytathatja. A megsérült HA—RAG-ot a műegyetemiek szerelői hazaszállították Budapestre.

A MAC repülőteret épít Balatonkilitin a község közvetlen közelében. A repülőtér talaja egyelőre nem ideális, a futóművek, farokkerekek réme. Már készen van a tágas vasbetónhangár faszerkezete, tető alatt van a pilótaotthon, amelyben a növendékeket helyezik majd el. A MAC-nak nagy tervei vannak a Balatonnál: *vízirepülőiskolát akarnak felállítani.*

Délelőtt 11 órakor már sokan várjuk a gépeket a MAC repülőterén. *Álgya-Papp* vezetésével itt a MAC vezérkara, *Máry* Dezső ny. alezredes sok szeretettel segédkezik a rendezés munkájában, amelyet a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület részéről *Hollerung* Gábor irányít lankadatlan szorgalommal.














A Csillagtúra végcélja felé tartanak a gépek

Megérkezik *Albrecht* királyi herceg, külön géppel jön *vitéz Háry* László repülőezredes, az AERO Szövetség négyszemélyes Klemm-jével jönnek meg: *vitéz dr. nemes Gorschmied* István, a MALERT elnökigazgatója, aki a repülő csillagtúra bírálóbizottságának elnöki tisztségét tölti be, *ifj. Hültl* Hümér, az AERO szövetség titkára, *Jancsó* Endre. *Hambalkó* Géza a Beszkárt most vásárolt zárkabinos Klemm-gépét hozza.

JÖNNEK A VERSENYZŐK!

Féltizenkettő körül elsőnek a *HA-MIS*-sal *Nagy* Tibor érkezik meg. Kiugrik a gépből, az arca téglavörös a hideg széltől.

— Kassára már nem tudtunk eljutni a rossz időjárás miatt, Szegednél pedig késtünk, mert előbb Algyőn akartunk leszállni. A kassai elmaradás után már tudtuk, hogy nagy hátralékunk van, amit nem hozhatunk be. *A verseny hátralevő részét igazán csak a sport kedvéért repültük végig...* Igy is nagyon jó iskola volt navigálásra az út. *Sok ilyen versenyt kellene rendezni...*

A Beszkártisták erősen izgulnak:

— *Kovács Pufinak 11 óra 43 perckor kell megérkeznie!...*

11 óra 43 perckor tűnik fel a *HA-OBC*, amellyel *Kovács* Sándor és Csatáry repülnek. Látszik, hogy öreg róka ül a gépen, az óramutató *pontosan 11 óra 45 percet mutat,* amikor *Kovács* gépe alacsonyan elhúz a repülőtéren lévő célvonal fölött. Másfél perc mulva simán leszáll, begurul. Mindketten paprikapirosak. Néha orkánerős a szél, jó hideg van.

— *Erős széllel kellett verekednünk,* — mondja *Kovács* Sándor — *az a fontos, hogy sikerült időre beérkezni.*

Csaknem ugyanebben a percben érkezik a 35-ös kék Klemm-el *Jenik* Győző. Ő is olyan pontos, akár egy *svájci kronométer.*

Elegáns ívben fordul, majd lecsap a repülőtérre a *Nebuló. Megjöttek Vadasék.*

Tizenegy óra ötvenegy perckor: alig hallható motorcsörgéssel érkezik a nagy szélben a Zlin. Erősen dobálja a szél, amint leszáll, végül is simán elül a repülőtéren.

Tizenegy óra ötvenkét perc: Megjön a Gerle 13 Eörsi-Nagy Lajossal.

A nyitott gépek vezetőit és utasait alaposan átfújta a szél, a csukott gépekkel utazók pedig azt mondják, hogy jólesik ez a kis »szellő«, mert egész úton meleg volt a gépben.

Vadasék útjáról *Czékus* Erzsivel beszélünk:

— Milyen volt az út?

— Oh, hát *Vadas* Lambival élvezet a repülés, hiszen nagyszerűen navigál. Térképen ellenőriztem az utat, *percre és kilométerre úgy repült, ahogy előre kitervezte.*

Uj gép jön: egy *M. 24*-es. Végigdörög a célvonal felett, túldöntött, éles fordulóval fordul a leszálláshoz, simán jön le, mintha lift hozná, leszáll, begurul.

Gróf *Zichy* Nándor lép ki belőle:

— *Szervusztok! Megjöttünk!*

Megilletődött fiatal repülő az utasa:



Albrecht kir. herceg



Zichy Nándor gróf, Szegedi Józseffel az M 24-esnél

Bélaváry Pál. Három nappal ezelőtt még sejtelme sem volt arról hogy boldog részese lesz a csillagtúrának.

— Nagyváradról indultunk a csillagtúrára, — mondja Bélaváry, akinek mestersége e pillanatban: Repülőalapi növendék — érdekes és élvezetes utunk volt... *Nagyszerű gép ez a Huszonnégyes...*

Megkérdeztük a legfiatalabb résztvevőt, hogyan jutott a gépre a túrán?

— A gróf úr jó barátságban van a bátyámmal, *Piusich* forgalmi repülővel. Ugy volt, hogy ők ketten repülik végig a túrát... Az utolsó pillanatban nem jöhetett a bátyám, vonalra kellett mennie. Más nem volt kéznél, így én kerültem a gépre... *Rengeteget tanultam az úton.*

Mindenki itt van már, csak — *Tasnádi* hiányzik a *HA-RIS*-sal és a vontatott *M.* 22-sel. Rendkívül erős a szél, valószínű, hogy a nagy ellenszéllel nem tud megbirkózni idejében.

Egy perccel a határidő lejárta előtt menetrendszerűen megjön. Áthúz a célvonal fölött, azután Szamolányi lekapcsol és a két gép olyan magától-értetődően jön meg, mintha csak gyakorló vontatásban lettek volna. *Tasnádi* ledobja a kötelet, felhúz, fordul, leszáll, *Szamolányi* pedig nekifordul a szélnek és lassan biztonságosan a repülőtér közepén teszi le a *Huszonkettest.* Meg se látszik rajtuk, hogy tizenhét óráig dolgoztak odafent nagy szélben.

— Kár volt drukkolni, — mondja nevetve *Tasnádi* — mert *ötkilométeres távokra előre felosztottam a térképet, úgy repültünk, hogy menetrend volt a kezünkben.*

Nagy az izgalom, mindenki az esélyeket számítja. *Zichy* gróf ugratja Antal főmérnököt:

— *Többet repültem mint, te, mert — magyar gépen jöttem...*

Mire ebédhez érünk, már nyilvánvaló, hogy *a csillagtúrát Vadas László nyerte a Jancsó—Szegedi szerkesztette és építette színmagyar géppel, az M. 25-tel.*

REPÜLŐNAP ORKÁNSZERŰ SZÉLBEN

A csillagtúra beérkezése után a délutánt a versenybíróság az eredmények kiértékelésével tölti. Este díszvacsorán jönnek össze a résztvevők, a vacsorán résztvett *Albrecht* kir. herceg is *Katalin* hercegasszonnyal. Megjött a vacsorára dr. *Ember* Sándor is az Aero Szövetség elnöke.

Métermagas hullámokat ver a Balatonon az erős szél, az idő nem sok jóval biztat a holnapi repülőnapra.

A repülőnap délelőttjén változatlanul úr a szél.

Ebédutánra összeverődik néhányezerfőnyi közönség a kiliti repülőtér szélén. Jobbára környékbeli földművesek. Jól esik látni a föld népét a gépek körül. Hiányzik a siófoki törzsközönség, jól is van így, hiszen eddig sem volt keresnivalójuk a magyar repülésben.

Itt van a magyar repülés vezérkara, a Légierők parancsnokát vitéz *Csenkey* repülőezredes képviseli, a Repülő Alap

Szilas Tibor Endes Gáborral



vitéz Laborczfy Rezső ezredes Jánosy főszerkesztő társaságában



vitéz Tarnóy Sándor ezredes



Rubik Ernő





A versenyen résztvett gépek a kiliti repülőtéren

A repülőnap közönsége

részéről vitéz *Laborczfy* Rezső repülőezredes nézi végig sportrepülőink vetélkedését.

Pintér József száll fel elsőnek a Beszkárt Bücker—Jungmannján.

Az erős szél néha alaposan megdobálja a kis gépet, de *Pintér* legyűri és egymásután repüli finom könnyedséggel és hibátlan sorozatban műrepülő-műsorát. Talán legszebb és egyben legizgalmasabb repülés volt, amikor egymásutáni szép vezetett orsókkal rajzolt óriáskört a repülőtér fölé. Förgeteges taps köszöntötte, amikor leszállt.

Bollmann Béla 1000 méter magasan kapcsolt le vontatógépéről. Egész sereg előrebukfencet gyárt. A nagy szélben órákat tölthetne odafent a Huszonkettessel, de percre ki van mérve műsora. Záradéknak négyszázról lesüvít a repülőtérre, erősen fütyül a nagy sebességtől a kecsesformájú gép, finom hátrabukfenc, éles, túldöntött forduló, azután ráfekszik a viharra, lebeg, szinte egyhelyben, lassan-lassan jön mindlejebb és pont a repülőtér közepén köt ki. Nagy tapsot kap.

Az erdő felől piros ballónokat engednek fel, 100 méteren *Tasnádi* cirkál a Nebulóval, Jenik kétszázon a kék klemmel, legfölül, háromszázon *Kovács* Jungmeistere dörög. Vad erővel és a gépeknél jóval nagyobb sebességgel viszi a szél a léggömböket, igen nehéz légcsavarra kapni őket. A legtöbbet *Tasnádi* pukkasztja szét, vadászrepülés volt a legjavából ez a »légiharc«.

Fábián András egyszárnyú, magasfedelű gépe, a *Levente* gurul az indulóhoz: versenyen kívül mutatkozik be. *Endes* Gábor, a győri berepülő ül benne és végigrepüli a kis géppel a műrepülés magasiskoláját. *Búcsúzóul háton siklott* a repülőtér felé, földközelben fordult át leszálláshoz. Később műrepülőkörútra vitte Albrecht királyi herceget, felszállt a géppel, azután vitéz *Háry* László repülőezredes is, fiát vitte tízperces légiútra.

Jancsó Endre, a Nebulóval indult volna a műrepülés versengésében. Segítség nélkül gurult ki az indulóhelyhez, egy alattomos bak négyzetméternyi területen leszedte törzséről a borítást, le kellett mondani az indulásról.

Kovács Sándor záradékul végigdörögte műrepülő-műsorát, néhány újdonsággal tarkította.

A REPÜLŐTÚRA ÉS A REPÜLŐVERSENY EREDMÉNYE.

Este díjkiosztó vacsora volt, vitéz nemes *Groschmied* István bizottsági elnök hirdette ki az eredményeket:

	Gépjel	Minta	Gépvezető	km.	pontozás
1.	HA—NAK	M. 25.	Vadas László	2144	1.0004
2.	HA—NAI	KL. 35.	Jenik Győző	2120	1.0061
3.	HA—RIS	BL. 6.	Tasnádi László	1253	1.0175
3.	HA—NAA	M. 19.	Bollmann Béla	2370	1.0253
5.	HA—OBC	KL. 25.	Kovács Sándor	1849	1.0545
6.	HA—AAI	Gerle	Eörsi-Nagy Lajos	1503	1.6711
7.	HA—MAV	Ar. 79.	Antal Lajos	2281	1.714
8.	HA—NAM	M. 24.	Gróf Zichy Nándor	2345	1.714
9.	HA—NAR	Zlin	Nosztray Kornél	997	1.329
10.	HA—LBM	Bü. 121.	Pintér József	2202	1.018
11.	HA—MIS	KL. 35.	Nagy Tibor	1734	1.249

A versenyzők helyezési sorrendjükben választottak a tiszteletdíjakból. Vadas László választott elsőnek, a honvédelmi miniszter díja, egy nagy ezüst serleg lett a Nemzeti Repülő Csillagtúra első díja.

A versenyintézőség külön tiszteletdíjakat osztott ki a műrepülésben résztvett sportrepülők, a ballonvadászat részesei között és emléklappal kedveskedett a repülő csillagtúra résztvevőin kívül az utasoknak is.

Raczkó Lajos

A verseny vezetősége a vendégekkel





Kovács Sándorné Filótás Lili

A ballonvadászat »áldozatai«



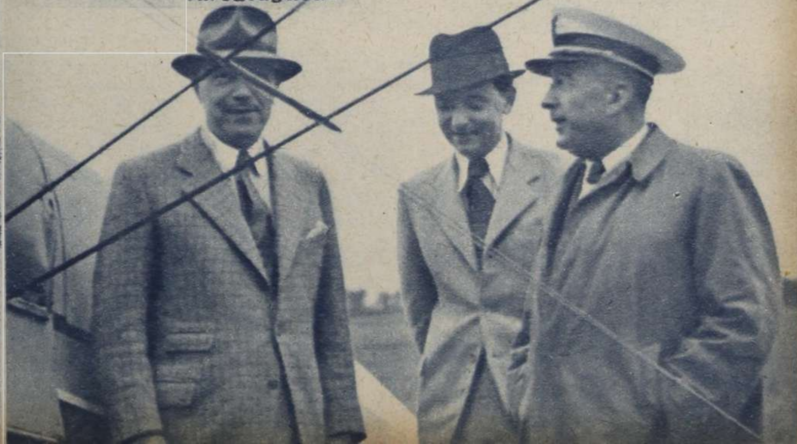
Zsabka filmoperatőr gépbe száll



Gépek a repülőtéren



Ember Sándor Eberhard Adolf társaságában



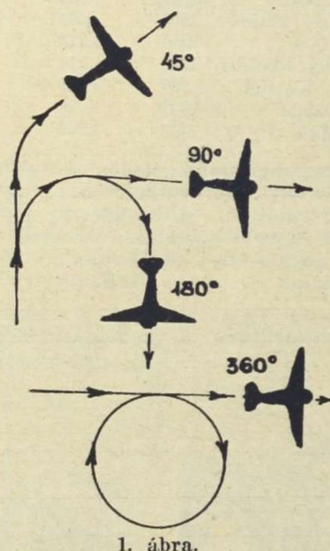
A FORDULÓ

A repülőgép repülési irányának megváltoztatását a különböző fordulók végrehajtásával érjük el. A forduló a repülőgép repülési irányának megváltoztatása és *a leggyakrabban végrehajtott repülési mozgás.* (A forduló azonban nem jelenti az irányváltoztatás egyedüli módját.) A forduló tökéletes végrehajtásának elsajátítása nagyon fontos, mert ezáltal a leggyakoribb repülési hibát küszöböljük ki. Természetesen a vízszintesen repülő gépre ható repülőmozgási törvényeken kívül a fordulót végrehajtó gépre még más törvények is vonatkoznak. Ezeknek figyelembevételével lehetséges csak a forduló kifogástalan végrehajtása.

A legkülönbözőbb forduló mozgásokat
1. az irányváltoztatás nagysága,
2. a szárny bedőlésének mértéke,
3. a repülési magasság változó, illetve állandó értéke szerint különböztetjük meg.

Az irányváltoztatás nagysága szerint vannak:

1. negyed 90°-os,
2. fél 180°-os,
3. teljes 360°-os fordulók (l. 1. ábra).



1. ábra.

A szárny bedőlésének mértéke szerint vannak:

1. enyhe — 30°-ig,
2. közepes — 60°-ig,
3. éles — 85—90°-ig bedöntött fordulók (2. ábra).

A repülési magasság állandó, ill. változó értéke szerint:

1. emelkedő,
2. vízszintes,
3. süllyedő fordulókat különböztetünk meg (3. ábra).

Természetesen ezen értékek fölött és alatt is végrehajtunk fordulókat. A fentebb felsorolt fordulók az elemek, melyeknek formálása és változó összetétele által jönnek létre a kígyózás, a 8-as, csigavonalú siklás és emelkedés, valamint a műrepülő mozdulatok legkülönbözőbb síkú, helyzetű és vonalú kialakulásai.

Maga a forduló a repülés egyik leggyakrabban előforduló mozzanata: ezt tartjuk tehát a repülő tudás legelső fokmérőjének. Ennek a mozdulatnak tökéletes elsajátítása, minden repülőgépvezető elsőrendű feladata.

A jó forduló előnyeire a gyakorlati repülés több feleletet ad:

1.

A jó forduló *biztonságos*, mert a gépet a legkisebb repülési sebesség esetén sem engedi lecsúszni, vagy dugóhúzóba perdülni. Így a földközel egy helyesen végrehajtott forduló esetén soha nem rejt magában veszélyt, mert a fordulóhoz szükséges gépvezetési fogások ugyanazok földközelben, mint 3000 méter magasságban.

2.

A jó forduló *kedvező teljesítmény* a repülőtudás elbírálásának szempontjából és bizonyítja a repülőgépvezető megbízható repülőérzékeit, mert a »testi« repülőérzékeivel éreznie kell a gép helyes vagy helytelen mozgását.

3.

A jó forduló *kellemes*, a gépben ülőt nem teszi ki a forduló közben fellépő sugárirányú röppentő és a sugárirányú középretartó erők kellemetlen játékainak (csúszkálások) és az önbizalmat fokozza.

4.

A jó forduló készség, mely a repülőgépvezetőbe bele idegződik, *tehermentesít* az önként kívánkozó műszerellenőrzéstől és nem kívánja feleslegesen a figyelem megosztását. Ugyancsak ez a szerepe és könnyíti az amúgy is több figyelmet követelő kötelékrepülésnél, stb.-nél.

5.

Végül az a repülőgépvezető, aki légiharcban az ellenfelénél jobban fordul (egyező gépteljesítmények esetén), az kb. 50%-os *fölényt mondhat mindig magáénak.*

Minden fordulóban a repülőgép egy képzelt középpont, egy képzelt tengely körül végez *körmozgást.* Az egyenesvonalú repülés törvényeitől eltérő újabb törvények, tehát ennek a körmozgásnak természetes folyományaként jelentkeznek.

Vízszintes forduló.

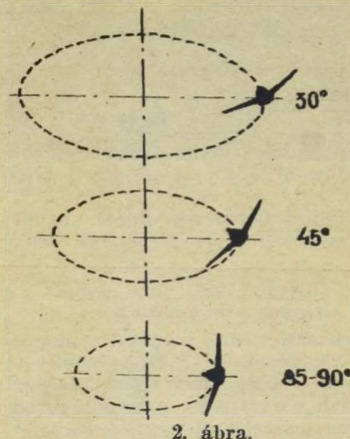
Vízszintes fordulóban mindig három erő hat a repülőgépre:

1. Nehézségi erő, »N«,
2. A sugárirányú röppentő erő, »R«,
3. A felhajtó erő, »F«.

Mivel a sugárirányú röppentő erő hatásával számolnunk kell, ezért *a repülőgépnek a forduló irányába be kell dőlnie oly mértékben, hogy a nehézségi és a sugárirányú röppentő erők — mint összetevők — eredőjére merőleges legyen a szárnyak síkjában fekvő haránttengely* (4. ábra).

Ha ilyen erőelosztással repültük végig a fordulót, ugy a repülőgép sem kifelé, sem befelé nem fog csúszni. A három erő ekkor egyensúlyban van.

A repülőgép bedőlése az eredő erőre merőleges legyen. Az eredő irányát a sugárirányú röppentő erő nagysága szabja meg. Az »R« erő a kerületi sebességnek és a forduló sugarának függvénye.

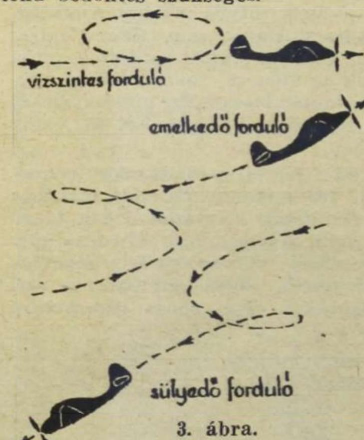


2. ábra.

$$R\ m.\ \frac{v^2}{s}$$

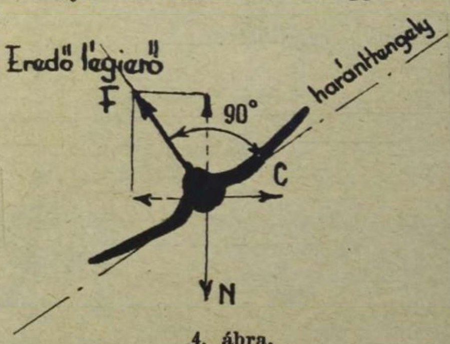
R : sugárirányú röppentő erő,
m : a repülőgép súlya,
v : a repülőgép sebessége,
s : a forduló sugara.

Minden bedöntéshez tehát egy meghatározott sebesség mellett csak egy forduló sugár tartozik. Másképpen: Minden forduló nagysághoz egy bizonyos mértékű bedöntés szükséges.

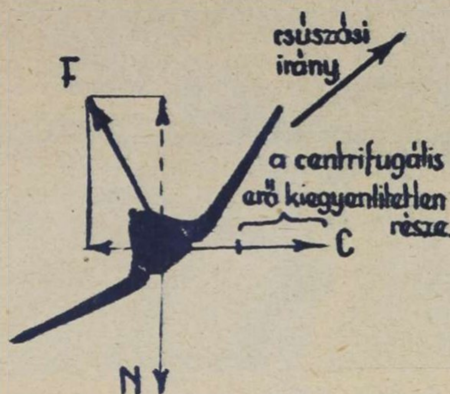


3. ábra.

A repülőgép legkisebb sebességére gondolva, a fentiekből láthatjuk, hogy minden repülőgépnél van egy legkisebb sugár, amelynél szűkebb fordulót a húzóerő adottságánál fogva vízszintes síkban már nem hajthatunk végre, mert különben a repülőgép már csak süllyedve — befelé csúszva — tud fordulni. Hasonlóképpen láthatjuk a felhajtó erő függvényábrájából azt is, hogy létezik egy legkedvezőbb magassági kormány meghúzás, melynél a szárnyszelvény a legnagyobb felhajtó erőt termeli. Ez a leggazdasá-



4. ábra.



5. ábra.

gosabban végrehajtott forduló. Ha a magassági kormányt ezen túlhúzzuk, úgy a forduló hatásfoka romlik és igen sok repülőgép a fordulóbedöntésének ellenkező oldala felé kivágódik, kiperdül, a nagy sebesség miatt dugóhúzóba megy, vagy a gép farkát dobálva befelé csúszva fordul.

Ha a forduló úgy jön létre, hogy a három erő (»N« »R« »F«) nincsen egyensúlyban, pl. ha »R« nagyobb, mint az »F« vízszintes összetevője, akkor a repülőgép kifelé, még pedig a szárnyak támasztó hatásának megfelelően, oldalt felfelé csúszik (5. ábra).

Egy helyesen végrehajtott fordulóban a repülőgépnek tehát úgy kell feküdnie, hogy az »N« »R« »F« erők, valamint a járulékos erők egymást mindig kiegyenlítsék, egyensúlyban, vagyis egy bizonyos arányban legyenek. Mitől függ ez a viszony?

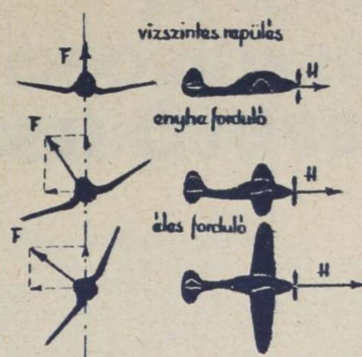
A sugárirányú röppentő erő a fenti képlet alapján annál nagyobb, minél szűkebb a forduló és minél nagyobb a repülőgép sebessége. (Erősen bedöntött szárnyakhoz, erősen szűkíteni kell a fordulót.)

Az »F« a repülőgép sebességétől, iránya a szárnyak bedőlésétől függ. Minél ferdébben fekszik egy fordulóban a repülőgép, annál nagyobb a felhajtó erő, vízszintes összetevője (6. ábra).

A felhajtó erőnek és sugárirányú röppentő erőnek viszonyát és ezzel együtt a repülőgépnek a fordulóba való helyes fekvését, a következő három tényező határozza meg:

1. A repülőgép bedöntése,
2. A repülőgép sebessége,
3. A forduló sugara.

Minden fordulóra nézve eme három tényezőnek csak egy adott viszonya mellett fog a repülőgép helyes, csúszásmentes fordulatot végezni. Ha a fenti tényezők bármelyike megváltozik, a másik két tényezőnek is hasonulnia kell a változáshoz, különben a repülőgép valamilyen irányban csúszik.



6. ábra.

Ha tehát helyesen repültük végig a fordulót, vagyis a repülőgép sem kifelé, sem befelé nem csúszott, akkor a fordulóban a gépre ható három erő tökéletes egyensúlyban volt, vagyis:

»F« függőleges összetevője egyensúlyban volt »N«-nel,

»F« vízszintes összetevője egyensúlyban volt »R«-rel.

Ezekután ismertetjük egy forduló gyakorlati végrehajtását. (Folytatjuk.)

Zalán Ervin

FINN REPÜLŐK A VÖRÖS ÓRIÁS ELLEN

A képünkön látható finn repülők csoportja rövid küzdelem után tíz szovjet gépet lőtt le. Finn testvéreink derekasan kiveszik részüket a szovjet elleni küzdelemből s győzelmet győzelemre halmoznak a szövetséges csapatok oldalán

AMÍG AZ UJSÁGÍRÓBÓL REPÜLŐ LESZ

(A Sajtókamara repülőalosztályának négy ujságírótagja mótoros repülést tanult a Repülőalap kiképzőkereténél. Az egyik ujságíró-repülő: László István, a M. T. I. belső munkatársa, igy írja meg kiképzésének történetét.)

Ugy esett velem is, ahogyan veletek fog történni fiatal bajtársaim, akik a Haza hívó szavának engedelmeskedve, repülőnek jelentkeztek. Egy szép napon majd ajánlott levelet hoz a posta, amelyben felszólítanak benneteket, hogy ekkor és ekkor jelentkeznetek kell a repülőorvosi vizsgáló intézetben. A HÉV-ről leszállva, bizonyára kissé szorongó érzéssel lépitek át az akkor még komornak feltűnő intézet küszöbét, robbanásig feszülten attól a vágytól, hogy ezen, a mindenki által oly szigorúnak tudott orvosi vizsgálaton megfeleljetek.

A vizsgálat valóban szigorú. A lábad ujjától a fejed búbjáig tüzetesen megnéznek. Különböző, neked rendkívül titokzatosnak tetsző műszerekkel tesznek-vesznek rajtad, három-négy szakorvos kezén mész keresztül, kikérdeznek erről, érdeklődnek arról. Jó pár óráig eltart, míg a sorozatos vizsgálatok eredményeképpen »Szakorvosi vizsgálati könyvecskét« vesznek elő, elkérik fényképedet, beírják nevedet és rányomják a boldogító »alkalmas« bélyegzőt. A most már mesebeli tündérkastélynak feltűnő intézet falait elhagyva, toporzékolsz a türelmetlenségtől: Hol van egy repülőgép, hadd lovagoljam meg. Megnyugtatlak, a közel sem túlszilaj HÉV-vel kell beérned.

A VÁRVA-VÁRT BEHIVÓ

Ujból telik-múlik az idő. Egyszercsak újabb ajánlott levelet kapsz. Várakozásteljesen felbontod. Valóban a Magyar Aero Szövetség várva-várt behívóját olvasod. Közlik veled, mikor és hová kell bevonulnod, mit kell magaddal vinned. Vonatra ülsz és a behívón feltüntetett repülőtéren jelentkezel az illető keret főoktatójánál.



Előttem a reggeli napfényben fürdő város... (László István felv.)

AZ ELSŐ NAP

Egy májusvégi nap reggelén indultam útnak az ősi mecsekalji város szívéből a repülőtér felé. Az eperlombos útról már látni lehetett a magasban tovahúzó gyorsröptü gépmadarakat, légcsavarukon szikrázva tört meg a napsugár. Karórám nyolcat mutatott, amikor befordultam a repülőtér tágas kapuján. Sötétkék kezeslábasba bujtatott, jókiállású fiú toppant elém és kérdezte, mi járatban vagyok.

— *Bődy* Vilmos főoktató urat keresem.

— Arra, tessék, — mutatta az irányt — künn van a starthelyen.

A repülőtér fűtengerének egy távoli sarkán földbeszúrt zászlót lengetett a szél, repülőgép vesztegel, tehergépkocsi állt és körötte vagy másfél tucat ember sürgött-forgott. Odaléptem a kiképzőkeret parancsnokához, elnéztem markáns vonásait, határozott állát, a napszítta arcot és a barátságos, egy kicsit mindig a távolságot kereső szempárt. Férfias, kemény parola következett. Szíves szóval fogadott, majd bemutatott a kerethez szintén kiképzésre beosztott orvos-főhadnagynak s utána nyomban közvetlen és fesztelen beszélgetés indult meg.

SZOKTATÓREPÜLÉS

— Izelítőnek talán egy kis szoktatórepülést — mondja *Bődy* főoktató *Mráz* Gyula oktatónak, aki széles mosollyal invitál az egyik gép felé.

Bonczos Miklós államtitkár úrral már több árvízi repülésen vettem részt és ott voltam a MALERT légijáratainak berepülésén is. Dehát nagy a különbség a JU 52-es és a kis, könnyűmozgású, fordulékony iskolagépek között. Beülök az első ülésbe. Jól bekötnek. Befordulunk a szélirányba. Előttem balra egy emeltyű fokozatosan előretolódik, a motor felbőg, a repülőtér gyepszőnyege elsuhan alattam, a kis rázás is megszűnik és egyenletesen simán haladunk előre. Repülök. Előttem a reggeli napfényben fürdő város, balra az esőmosdatta élénkzöld Mecsek, jobbra a vasútvonal ezüstcsíkja. Színpompás mozaikként terül el alant az ősi egyetemi város. Tűzvörös tetők, mélyzöld facsoportok, világosszürke útcsíkok, emberhangyák. A háztengerből fejedelmien tornyosul az égnek a hetedhét országon ismert pécsi székesegyház és a félhold-, majd keresztkoronázta ódon dzsámi. Messze a napkelet párájában elmosódott körvonalakkal a pécsi bányavidék terül el.

BUKFENC — ZUHANÁS

Közben már ezer méteren járunk. Nézem a sebességmutatót, egyszercsak felgyorsul 180—200, majd 220 kilométerre, valami láthatatlan óriás ellenkezést nem tűrően nyom bele az ülésbe. A gépmadár belefúrja légcsavarját a kéklő magasságba, a föld, mint valami óriási korong megbillen alattam, pár pillanatig csak a végtelen eget látom, míg végül az ellentétes oldalon, fordított vetületben feltűnik a látóhatár. A pellérdi tavak ezüst tükrét látom. A gázkar hátrafelé mozdul, a motor búgása alábbhagy. Zuhanunk. Jön a föld fölfelé, mintha — drótou rántanák, a tereptárgyak fokozatosan nagyobbodnak, a merevítő huzalokon vijjogva sivít a szél, derék gépmadarunk minden ízében remeg. Már baljós gondolataim támadnak, de a következő pillanatban a már ismert óriás könyörtelenül ismét rámnehezedik, mozgásra tehetetlenül szorulok bele az ülésbe. Utána felmennydörög a motor és emelkedünk felfelé a biztonságot jelentő magasba. *Gyuszi* nevetve integet hátrafelé.

Álomszép, százszor átélni kívánt élmény volt. Startnaplómba azonban egyszerűen azt írták bele: »12 perc szoktatórepülés«. Kiszállva a gépből, fürkésző pillantásokkal találkoztam. Többen gondolták: Na, majd a földön. De hiába várták. Pedig szavamra mondom, jól és bőségesen reggeliztem.

A délelőtt további része nézdegéléssel telt el, 11 óra tájt felrakodtunk a *»Fricinek«* becézett, de Opel-Blitz vezetéknevű jószágra s a repülőgépszínbe hajtattunk. A gépek is egymás után gördültek a hangár elé. A pár nappal előttem bevonult növendékek kékes nedűvel itatták, majd letörölgették a nagy munka után nyilván szomjas és olajat izzadó gépeket.

FELSZERELÉS — EBÉD

Közben felszerelnek. Egymásután kapom kézhez a pilótasapkát, a szemüveget, a kezeslábast és mindazt, amire kint a repülőtéren szükségem van. Alighogy felszereltem, már ebédhez is hívnak. Tágas, a jó öreg Makárhegyre néző



Letörölgették a nagy munka után nyilván szomjas és olajat izzadó gépeket (László István felvétele)

BOLGÁR REPÜLŐAKADÉMISTÁK TANULNAK MAGYARORSZÁGON

A kassai *Horthy Miklós Honvéd Repülőakadémia* tisztavatási ünnepségén jóleső látvány volt a bolgár repülőakadémikusok tizenhattagú lakkcsizmás, feketenadrágos, fehérzubbonyos, szembehúzott fehérsapkás, keményen menetelő csapata a díszmenetben. A bolgár repülőifjak *a szófiai repülőakadémia növendékei*, a három nyári hónapra jöttek Magyarországra, hogy a magyar repülőtiszt-képzés kassai akadémiáján tanulják meg a repülés gyakorlati tudnivalóit. Vezetőjük *Janceff* Iván főhadnagy, kiváló repülő, most a vakrepülést tanulta meg nálunk a *Link Traineren.*

A bolgár fiúkat nagy szívességgel, szeretettel veszik körül az akadémián, de végigkíséri magyarországi életükön őket ez a szívesség és szeretet a nagyközönség részéről is. Áradozva beszélnek a magyar vendégszeretetről és a magyar-bolgár kapcsolatok igazi testvériességéről.

Németül, franciául csaknem valamennyien tudnak, van közöttük egy, aki magyarul is tud: *Ralcseff* Veszelin. Édesapja *Ralcseff* Stefan, a budapesti bolgár követség lelkésze. Az ifjabb Ralcseff a bolgár elemi és középiskolába járt, magyarul itt tanult meg. Most a hároméves szófiai repülőakadémia növendéke. Vele beszélgettünk bolgár repülőifjak magyarországi tanulmányi látogatásáról:

— A szófiai repülőakadémián három esztendeig tanulunk. Kassára azért jöttünk, hogy a magyar bajtársak nevelési rendszerében tanuljuk meg a gyakorlati repülést. Eddig a repülés elméleti részével foglalkoztunk, most kerültünk Kassán *Bückerekre.* Június 24-től október 1-ig tartózkodunk Magyarországon és *ez a három hónap életünk legkedvesebb emléke lesz.*

— Én itt nőttem fel a magyar fővárosban, nékem nem újság az a szeretet, amellyel a bolgárokat Magyarországon körülveszik. De társaim valósággal meglepődtek, amikor a bennünket körülvevő szeretet megnyilatkozásával nap mint nap találkoznak.

— Azt tudtuk, hogy alapos és kemény kiképzésbe kerülünk, azt is tudtuk, hogy a mi fegyelmezettségünk és a magyar repülőakadémisták fegyelmezettsége között különbség nem lehet, mert a vendégnek kötelessége alkalmazkodni a magyar akadémia rendjéhez. Arra az egyre büszkék vagyunk, hogy a mi fegyelmezettségünk és tanulnivágyásunk az akadémia tanári kara szerint semmiben sem maradt el a magyar bajtársakétól.

A beszélgetés egyes részeit bolgárul tolmácsolja *Ralcseff* Veszelin bajtársainak, akik sűrűn helyeslik az elhangzottakat. Egynémelyik nevetve bíztatja a magyarul tudó bajtársat, hogy mondja el véleményüket a *magyar kosztról* is.

— Igen, hát a kosztról érdekes megállapításaik vannak a fiúknak. A bolgár konyha és a magyar konyha között sok a hasonlatosság, az akadémiai koszt bőségesen kielégítő, változatos, valósággal tömnek bennünket. Csak az a furcsa, hogy — *nem elég fűszeres.*

— Most viszont mi csodálkozunk:

— Hát ez furcsa, hiszen a külföldiek nagy része állandóan azt panaszolja, hogy *csípi szájukat a magyar paprika...*

— Nékünk pedig — folytatva nevetve *Ralcseff — nem elég paprikás,* se a gulyás, se a pörkölt, se a paprikás. Mi sokkal erősebbhez vagyunk szokva.

A bolgár repülőakadémikusok szabad idejükben egész sereg ismeretséget kötöttek Kassán, rengeteg címet, nevet írtak fel és remélik, hogy mihelyt az utazás könnyebbé válik, igen sok kassait üdvözölhetnek majd kedves vendégként Szófiában.

Valamennyien egyedülrepülők már, nagy elismeréssel szólnak a kassai repülőakadémia felszereléséről, tananyagáról, szelleméről és elmondták, hogy fiatalabb akadémikus társaik már előre készülnek a jövő esztendei magyarországi látogatásra.

— Azt is meg kell mondani, — fejezi be a beszélgetését *Ralcseff* — hogy italkedvelő nincs közöttünk, a legszigorúbb sportszerű életet éljük. A kassaiak vendégszeretete azonban megismertetett bennünket a *tokaji* borral. A tokaji valóban a borok királya, egy-egy üveggel *hazaviszünk családjainknak mutatóba . . .*

helyiségben ülünk le a tisztaságtól ragyogó, fehéren terített asztalhoz. A fűszeres mecseki levegőben szerfelett jólesik *Mráz* néni ízletes és bőséges főztje.

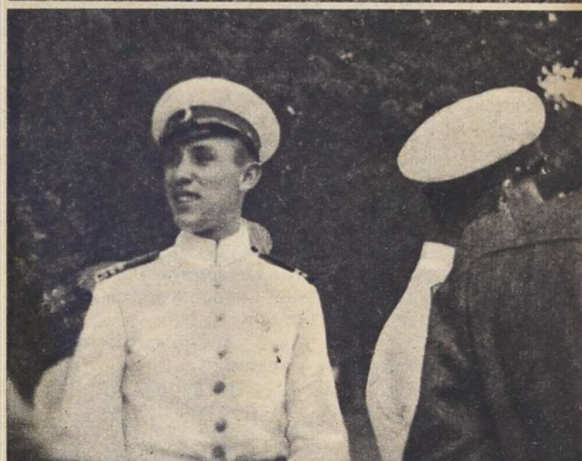
Délután újabb szoktatórepülés. Lent a starthelyen egymást érik a pilótanövendékek részéről már bizonyára megszokott kérdések. A jóindulatú készséggel adott válaszok nyomán feltárul előttem az izig-vérig férfit követelő repülőéletnek sok-sok rejtelme, soha nem várt és észlelt szépsége. A gépek közben szünetlen egymásutánban szállnak fel és le. A májusi nap izzó korongja a Jakab-hegy oromvonalát súrolja. Odafent az utolsó köröket rójják a gépek. Szárnyukon folyékony aranyként csorog végig a leáldozó nap utolsó sugara. A fejünk felett pacsirta zengi esti énekét. A repülőtér szőnyegén már opálszínű fátylakat szövöget az alkony.

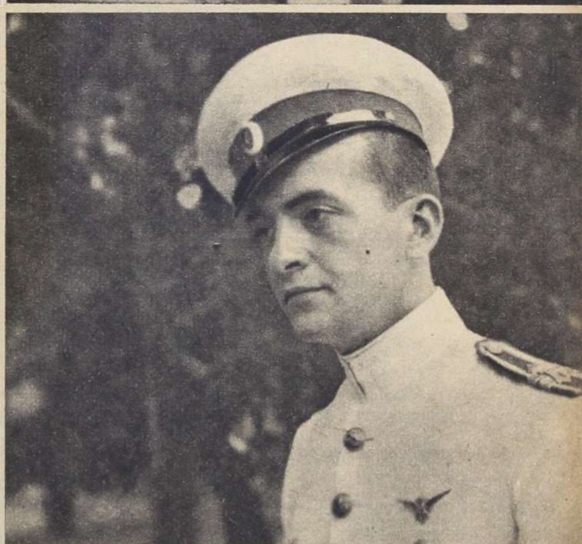
— Bevonulni! — hangzik a főoktató parancsa. Újból gépápolás, majd jóízű falatozás a barátságos étkezőben. A takarodót megelőző félórában vidám vízcsobogás zaja hallatszik, tréfa tréfát élcet élc követ. A magyar égbolt jövendő katonáinak ajkán egymásután csendülnek fel a kedves pilótanóták és repülőindulók.

TAKARODÓ

A nappal lüktető, lázas, motorbúgástól hangos életet lassanként békés csend váltja fel. A városszéli laktanyából a takarodó jólismert dallamát hozza a gyorslábú esti szél. Mindenki nyugovóra tér. Orvos-főhadnagy bajtársammal egy kicsit még elbeszélgetünk erről a ma feltárult szép repülővilágról, majd nesztelen léptekkel szobánkon is átoson az álom.











(2.)

— Adok tíz perc gondolkodási időt — folytatta kérlelhetetlenül. Az életeddel játszol, pedig volt idő, mikor könyörögtél, hogy ne hagyjalak elpusztulni.

A leány felkapta a fejét.

— Igaz, te mentettél meg, de bár ne tetted volna! Hagytál volna inkább éhen halni az utcán, ahol felszedtél. Könnyű volt egy éhségtől félig tébolyodott, kétségbeesett teremtést rávenni arra, hogy kövessen. De akkor nem mondtad, mire akarsz felhasználni. Szegény és nyomorult voltam, de becsületes. Te kémet faragtál belőlem. Csalok, hazudok, lopok, ártatlan embereket juttatok börtönbe, akasztófára. Egyetlen mentségem, fiatal vagyok, élni akartam, ezért kellett a pénzed. De gyilkolni nem fogok!

A fekete álarc fénylő szeme mereven követte az óramutatót.

— Még öt perc az életed. Ne fecsegj! Menj a kijelölt helyre és végezd a feladatodat. Kondorossy ezredes utamban van. Keresztezi számításainkat. Nagyon vigyáznak rá. Csak egy ilyen ártatlankülsejű lány mint te, tud a közelébe férkőzni. Most pedig csak te vagy szabad a munka elvégzésére.

— Nem, nem tudom megtenni, sikoltotta a lány kétségbeesetten.

A férfi keze kígyózó mozdulattal siklott a nyitott fiókba, míg a lány félájultan támaszkodott az ajtóhoz. Így nem látta, hogy ráemeli a hangfogós pisztolyt, egy pillanatig céloz... a lány jajszó nélkül összecsuklott.

— Nem kár érte. Gyávákat nem használhatok — szűrte a fogain át.

Csengetett. Kis tapétaajtón nesztelenül lépett a szobába egy félelmetes néger óriás. Mélyen meghajolt. Mikor meglátta a földön fekvő nőt, parancsot sem várva, mint aki már megszokta az ilyen látványt, felemelte, mint egy pelyhet és vigyorogva kivitte.

A férfi átment öltözőfülkéjébe. Vakító fénnyel árasztotta el a kis helyiséget. Gondosan bezárta az ajtókat és leült a földigérő tükör elé. Gyakorlott mozdulattal leemelte fehér parókáját és lemosta a festéket az arcáról.

Fiatal, csinos arc mosolygott gúnyosan a tükörlapján.

— Csakhogy megint látlak, kedves barátom, saját arcom — integetett a tükörképnek. Már elfelejtettem, milyen is vagyok. Mindig álarcban járok... Valóban ez vagyok én? Alig van már ember a világon, aki ezt az arcot ismerné.

— Igen, kedves herceg, — hajolt meg csúfondárosan — maga csak éjfélkor hazajáró kísértet. Én J. 100. vagyok.

Ügyes kézzel új maszkot készített, frakkot öltött és eltüntette átváltozásának nyomait.

Mégegyszer a tükör elé lépett.

— Viszontlátásra a miniszter estélyén — intett búcsút.

A fény kialudt. Néhány pillanat mulva nagy fekete gépkocsi suhant le a Gellérthegyről a gyémántként szikrázó város felé.

Gyötrődés

Csikorgó fékkel állt meg a taxi a Hungária bejárója előtt. Katja Myrov elsietett a hajlongó boyok sorfala között. Néhány szót váltott a portással és már röpítette a felvonó kis lakosztálya felé. Kilépett az erkélyre. Érdeklődve nézte a Dunát és a korzó élénk forgalmát. Elszorult a szíve. Vajjon mit vétettek nekem, hogy a vesztükre török? Megborzongott.

— Olyan furcsa, rossz előérzetem van, mint még soha. Pedig eddig minden sikerült. Eh, nevetséges! Mióta vannak idegeim? Csak nem az a barna magyar fiú zavart meg?

Végigsimított a homlokán.

— Hidegvér, Katja, ne veszítsd el a fejedet!

Visszament a szobába, de megtorpant, mert megszólalt a telefon az alacsony kis asztalkán a heverő mellett. Vonakodva nyúlt a készülék után.

— Halló... Halló... Kosmos... csendült élesen a kagylóból. A hallgató remegni kezdett az asszony kezében.

— X. 77. suttogta... már tudja, hogy itt vagyok?

Gúnyos nevetés volt a válasz... Sőt a repülőtéri kis kalandról is értesültem... ügyes fogás volt..., még esetleg felhasználhatjuk a repülőt..

Katja keze ökölbe szorult.

— Ez nem tartozik a feladatomhoz - szólt indulatosan.

— Neked nincsenek magánügyeid! - recsegett a válasz .— Csak egy van, a vállalt kötelesség!

— Igen — suttogta megtörve.

— Két heti pihenőt adok, — folytatta a parancsoló hang — de lehet, hogy előbb is már szükségem lesz rád. Légy mindig készenlétben. Ha valami közölnivalód van, tudod a titkos számot. Ne felejtsd el, hogy állandóan szemmel tartlak.

A hang már rég elhallgatott, de az asszony mozdulatlanul, remegő térdekkel állt. Önkéntelenül ráhelyezte a hallgatót a készülékre. Két kezét arcára szorította és fuldokló zokogásban tört ki. Istenem, sohase lesz vége ennek a rabszolgaságnak. Belepusztulok. Izgatottan járt fel s alá a szobában. Küzdött magával. Vágyódva nézte a kis bőröndöt az asztalon. Nem, nem teszem, tördelte, de ideges ujjai már nyitották a zárakat. Fecskendőt, fiolát vett elő és megszokott mozdulattal beleszúrt a karjába. Feldúlt vonásai kisimultak.

Leült a heverőre. Keserűség folytogatta. Ilyen mélyre süllyedtem. Morfinista lett belőlem. Miért is nem vetek véget ennek a megalázó szörnyű életnek. Mit remélek még? Mire várok? Akiket szerettem, mind elveszítettem. Ez a nagy elkeseredés hajtott ennek a rabszolgahajcsárnak a hálójába. Azóta nincs egy nyugodt percem. Még itt a szobámban sem érzem magam biztonságban. Nem tudok előle elbújni, nincs menekülés. Csak a sírban szabadulok meg tőle.

De ezt a kedves fiút nem engedem, hogy megközelítse. Vigyázok rá és ha lehet, óvni fogom.

A tükör elé állt és belemosolygott.

Vajjon eljön? Milyen imádattal nézett rám. Istenem, ha tudná!

Kopogtattak és hozták a bőröndöket. Éppen hozzákezdett a kicsomagoláshoz, mikor ismét megszólalt a telefon. Irtózattal, de engedelmesen vette fel a kagylót.



Már az első szó után mosoly ragyogott fel az arcán.

— Maga az?... Milyen kedves... Hogyne, meg vagyok elégedve... örülök, hogy felhívott... lenne egy kérésem... mutassa meg nekem a maguk tündéri szép fővárosát... igen, megteszi?... köszönöm... két hétig szabad vagyok, azaz... nem, semmi, akkor ma délután ötkor a hallban találkozunk... viszontlátásra!

IV. FEJEZET

Estély a miniszternél

A követség budai palotája elé gépkocsi, gépkocsi után gördült. Hölgyek estélyiruhában, drága prémekben, villogó ékszerekkel, suhantak fel a széles lépcsőn. Oldalukon diplomaták aranysujtásos díszruhában. Magasrangú katonai méltóságok. Frakkos urak gomblyukba fűzött érdemrendekkel és az egyházak képviselői egymás után tarka sorban.

Azután bezárultak a kapuk. A kis budai utca visszanyerte hétköznapi képét. Csak a barokk palota izzott a csendes langyos éjszakában, mesebeli fényben.

A sárga kastély lakója is elvegyült a vendégek sokaságában. Vizsgálódva, lassan végigsétált a termeken.

Egyik ajtónál megtorpant. Sápadt, komortekintetű férfi támaszkodott a kandallóhoz és szórakozottan szemlélte a hullámzó tömeget. Amint felnézett, meglátta a közeledőt. Tekintetük összecsapott, mint két éles acélpenge, de egy arcrándulással sem árulták el gondolataikat, érzéseiket, pedig két halálos ellenség állt egymással szemben. Már sokszor álltak így szemtől-szembe és próbálták egymást megsemmisíteni. Egyenlő ellenfelek voltak. Eddig még egyik sem tudta a másikat ügyességben és ravaszságban legyőzni. Mindegyik mestere volt a foglalkozásának.

Jéghideg szemmel nézték egymást. Szerettek volna egymás agyába behatolni és a másik terveit kikutatni. Most is, mint már más alkalommal, egy céljuk volt, de nem egy érdek szolgálatában álltak.

A sápadt férfi gúnyos udvariassággal hajolt meg.

— Nem remélt szerencse, uram!

Ugyanilyen hangon válaszolt a másik.

— Végtelenül örülök a nem várt találkozásnak.

— Régen láttam — folytatta a sápadt.

— Ó, nem is olyan régen. A forradás a homlokán még nem halványodott el. Kedélyes pisztolypárbaj volt a titkos átjáróban, pokoli sötétségben.

Vad gyűlölet lobbant fel a sápadt szemében.

— Akkor magának kedvezett a szerencse. Most rajtam a sor. Revansot adok.

A másik meghajolt.

— Állok rendelkezésére, uram.

Éjfél után megkezdődött a tánc. Két zenekar játszott felváltva. Ropogó csárdással nyitottak a párok.

A pirosszőnyeges folyosókon csend, sehol egy lélek. Aki most végigsurran rajtuk, jól ismeri itt a járást. Az emeleten van a miniszter lakosztálya és dolgozószobája. A suhanó árny megáll az ajtó előtt. Gumikesztyűt húz és tolvajkulcsot illeszt a zárba. Ekkor megdöbbenve látja, hogy az ajtó nincs bezárva. Megelőzött az átkozott, hörgi és eltorzul az arca a dühtől. Óvatosan nyomja le a kilincset és besiklik a szobába. Háttal az ajtónak, az íróasztal titkos rekesze fölé hajolva áll egy férfi. Ugy elmerült a titkos írás tanulmányozásába, hogy észre sem veszi a besurranó árnyat.

Mikor észrevenné — már késő! Hosszú éles tőr fúródik a hátába. Egy halk nyöszörgés és a sápadt férfi elnyúlik a vastag perzsaszőnyegen.

A másik mohón veti magát az okmányokra. Diadalmasan villannak a szemei. C. VIII/2. Az új bombavetőtípus tervei, ott az új harcgáz és ez — tankok, több mint reméltem! Még átkutatja a halott zsebeit. Mielőtt eloltja a lámpát, lehajol áldozatához és úgy sziszegi a merev arcba:

(Folyt. köv.)

TELEFON A REPÜLŐGÉPEN

Egy repülőgép fedélzeti telefonhálózatáról eddig még nem igen hallottunk. Ha nagy vonásokban és általában rendszerint csak az egész gépet ismertető leírások ki is tértek az egyes akusztikai berendezésekre, akkor legfeljebb a hadirepülésben annyira fontos rádió-adó berendezésekről esett imitt-amott szó. Jelentőségében azonban nem lekicsinylendő a modern, főleg nagy gépek, bombázók fedélzeti telefonhálózata. Egy ilyen gépen 6-8 főnyi legénység tartózkodik, mindegyiknek beosztott helye van. Az egyik a lábak között elhelyezett »fészekben« kezeli a nehéz géppuskát alulról jövő ellenség ellen, a másik a gép orrában, a forgatható »Kanzel«-ben hasonfekve célozza meg hol géppuskájával, hol meg filmfelvevő géppel az ellenséget. Egy harmadik a »kosárból« biztosítja a gépet felülről jövő támadások ellen a gépet, a negyedik hátrafelé lő, az ötödik a rádiós és két repülőgépvezető, köztük egyik a gép parancsnoka.

Ha már most egy ilyen négymotoros gép vezetője parancsot akar valamire adni, vagy neki jelentenek valamit, a távirász esetleg utasítást vett fel a hazai repülőtérről, vagy a század és zászlóaljparancsnok gépéből, akkor az irtózatos zajban ez valóban lehetetlen volna.

Egy alacsonyfrekvenciájú felerősítőn keresztül azonban minden zavar nélkül lehetséges a kielégítő érintkezés a motorok dörgése közben. Az egyes ember a fentebb vázolt beosztási helyével való kapcsolat létesítésére szolgáló, — vagy a kiadott és felvett rádiógrammok lehallgatását lehetővé tevő kapcsolók a parancsnoki vezérülésnél vannak felszerelve. A mikrofón és a fejhallgatók már egyenesen a repülősisakokba vannak beépítve.

E szerkezet segítségével a parancsnok — a hasonló felszerelésű — fedélzeti legénységgel bármely pillanatban érintkezésbe léphet, ezenfelül közvetlenül hallgathatja le a gép műszaki berendezései közé tartozó »hosszú-rövid«-hullámú rádió adó és vevő egész munkáját, sőt közvetlenül is beszélhet egy hazai állomással.

(K. K.)



A LÉGIERŐK ZENEKARA

Néhány hónappal ezelőtt alakult meg a Légierők zenekara. A kiváló együttes nemrégiben mutatkozott be a nagy nyilvánosságnak a rádión keresztül.

Az e heti rádióműsorban újból szerepel változatos szórakoztató műsorral *Doroszlai* Károly vezénylete alatt, a zenei körökben rövid idő alatt nagy népszerűséget elért katonazenekar.

A műsoron szerepel *Doroszlai* egyik hatásos hangszerelése. A Légierők zenekarának karmestere *Jákó* Dezső.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK AZ ALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1941 augusztus havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.«

Gyulai Ipartestület vendéglős szakosztálya, Gyula 20.— P, Réte község elöljárósága 50.— P, Edve község 5.— P, Esztergom vármegye 1000.— P, Cserkészbolt Szövetkezet, Budapest 50.— P, Klein Miklós jelvénykészítő, VI., Király-u. 20, 10.— P, dr. Adámy Istvánné, Budapest, II., Iskola-u. 4, 10.— P, Nihsim József, Bpest, IV., Eskü-tér 6, I. 3., 15.— P, Rábakecöl község 10.— P, Porcsin Gyula, Derecske 7.— P, Kovácsi Zoltán, Kolozsvár, Erzsébet-út 31, 5.— P, Csizmás Mihály, Szolnok 48.— P, dr. Hochpfun Pál és neje, Bpest, IV., Váci-u. 46, 20.— P, dr. Dubizmay Izabella, Nyíregyháza 10.— P, Pesti Hírlap útján küldött 15.— P, Evolut Kft. irodaszervező vállalat, Bpest 500.— P, Községi elöljáróság, Perkáta 520.— P, br. villa Secca Lajos, Kecskemét 1.03 P, Steiner Gyula, Nyíregyháza 5.— P, Budakalászi Textilművek Rt. tisztviselőkara, V., Wekerle S.-u. 11, 422.— P, Szeged város 2000.— P, Pest-Pilis-Solt-Kiskun várm. adománya 15.904.— P, dr. Bencsik Imre, Kopáncs Gt. 204. sz., 100.— P, Pannonia bőrkesztyű, Bpest, V., Sas-u. 3, 1.— P, Községi elöljáróság, Jánoshalma 150.— P, Kun Attila, Bpest, Ferry O.-u. 62, 20.— P, Czeczei diákok 50.— P, Pető György, Karcag 20.— P, Salzmann-féle Magyar Textilipar Rt., Bpest, 50.— P, dr. Kiss Gyula, Kapuvár, Szt. István-út 67, 196.80 P, Pomáz község 100.— P, Községi elöljáróság, Felsőgöd 100.— P, M. kir. járási katonai parság., Kapuvár 1.78 P, Tüll Gizella és Alajos, Bpest, VIII., Baross-utca 100, 10,— P, Vörösberény község 500.— P, Bátyu község 556.44 P, Tolcsva község 50.— P, Tiszaluc község 100.— P, dr. Kiss Ernő, Berettyóújfalu 3.— P, Kesznyeten község 50.— P, Koós Gyula, Rajka, Moson m., 10.— P.



ÜZEMI JELENTÉSEK

JÚNIUS

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep.

Teljesítmény-repülést végzett: Török Ödön, Minimoa típ.; VI. 1-én. Felsz.: H. H. H.; lesz.: Somogy-Acsa; táv.: 137; mag.: 1171; idő: 4 óra 26 perc. — Szilas Tibor, Meise típ., VI. 1-én. Felsz.: H. H. H.; lesz.: Baracs; táv.: 77; mag.: 2803; idő: 3 óra 11 perc. — Dr. Kertész László, Meise típ.; VI. 1-én. Felsz.: H. H. H.; lesz.: Börgönd; táv.: 58; mag.: 1344; idő: 2 óra 26 perc. — Ozsdolay György, Minimoa típ.; VI. 18-án. Felsz.: H. H. H.; lesz.: Solt; táv.: 84; mag.: 1400; idő: 2 óra. — *»C« vizsgát tettek:* Kiss Ernő, Papp János, Szilágyi Szilárd, Döme Béla, Takács László, Lieszkovszky Antal, Paál Károly, Tamási László. — *Összes felszállások száma:* 432. — *Repült idő összesen:* 129 óra 27 perc 05 mp.

MÁV Sportrepülő Egyesület.

Teljesítmény-repülést végzett: Szabó István, Meise típ.; VI. 15-én. Felsz.: Budaörs; idő: 6 óra 03 perc. — *»A« vizsgát tettek:* Lothrigel Attila, Nagy Ferenc, Berkes Károly, Peni László, Varga Jenő, Szélpál József. — *Összes felszállások száma:* 312. — *Repült idő összesen:* 53 óra 42 perc 35 mp.

Gamma Levente-Egyesület Repülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tett: Jely Antal. — *Összes felszállások száma:* 295. — *Repült idő összesen:* 7 óra 09 perc 51 mp.

Zemplénmegyei MOVERO Sárospatak.

Repülőüzem letiltás és az oktató tanfolyamon való részvétele miatt nem volt.

JÚLIUS

vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep.

Összes felszállások száma: 2. — *Repült idő összesen:* 3 óra 42 perc.

MÁV Sportrepülő Egyesület.

Teljesítmény-repülést végzett: Dohnál Vilmos, Pilis típ.; VII. 24-én. Felsz.: Budaörs; lesz.: Budaörs; idő: 3 óra 25 p. — *»A« vizsgát tettek:* Somlai Ferenc, Géczy István, Fodor Rezső, Sütő Miklós, Lakatos Gyula, Ponghó Mihály, Dezső Pál János, Deák Miklós, Bánhegyi Ferenc, Kakas József, Maróczy József, Nagy István, Laczka Miklós, Oggolder Egon, Szilágyi Dezső. — *»B« vizsgát tettek:* Lukács Sándor, Lothringel Attila, Haut Emil, Peni László, Timár Zsigmond, Varga Jenő. — *»C« vizsgát tett:* Falvi László. — *Összes felszállások száma:* 1014. — *Repült idő összesen:* 22 óra 48 perc 01 mp.

Gamma Levente-Egyesület Repülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Blaksi Sándor, Forray Gábor. — *»B« vizsgát tett:* Szutor Péter. — *Összes felszállások száma:* 116. — *Repült idő összesen:* 13 óra 19 perc 19 mp.

Danuvia S. E.

»A« vizsgát tett: Verebes Pál. — *Összes felszállások száma:* 50. — *Repült idő összesen:* 12 perc 15 mp.

Soproni Cserkészrepülők, Sopron.

Összes felszállások száma: 21. — *Repült idő összesen:* 5 perc 06 mp.

Zemplénvármegyei MOVERO, Sárospatak.

Összes felszállások száma: 227. — *Repült idő összesen:* 2 óra 55 perc 51 mp.

Bücker Bü 133 C. Jungmeister vadásziskolázó, a világ legjobb műrepülőgépe



GYAKORLÓ REPÜLŐGÉPEK

Minden korszerű légierővel rendelkező állam repülőutánpótlásának kiképzését saját, jólbevált módszerei alapján végzi. Az ehhez a kiképzéshez szükséges repülőgépek alkalmazási sorrendje azonban az iskolázás fokának megfelelően, mindenütt azonos és a következőkben foglalható össze: a növendék a repüléssel és a gépvezetés alapelemeivel a kezdő-iskolagépeken ismerkedik meg. Itt elsajátítja a műrepülés egyszerűbb fogásait is, mely tudását azután az erősebb és gyorsabb együléses műrepülő- illetve vadásziskolázógépen tökéletesíti. Harckiképzése a magasabbfokú gyakorlógépen történik, az átmenetet pedig az egymotorosról a többmotoros harcigépre a kétmotoros átképzőgépek alkotják.

Tegyük behatóbb vizsgálat tárgyává ez utóbbi három feladatkör megtestesítőit, a vadásziskolázót, a gyakorló- és átképzőgépet, vagyis röviden a magasabbfokú iskolagépeket.

A világ leghatalmasabb légierejével rendelkező Németország jövendő vadászpilótái az Arado 68, Bücker Jungmeister és Focke Wulf Stösser gépeken repülve részesülnek alapvető harcszerű kiképzésben. A Jungmann-nál kisebb, de erősebb Jungmeister elismerten a világ legjobb műrepülőgépe, tehát alkalmazása kellően indokolt a vadászrepülésnél annyira szükséges, tökéletes repülőtudás megszerzéséhez. Ugyancsak kiváló fordulékonyságú a magasfedelű Stösser, melynek jó repülőtulajdonságai a Jungmeisternél nagyobb sebességgel párosulva a lőoktatásra teszik kiválóan alkalmassá. A korszerű vadászgépek behúzható futóművének, váltakozó emelkedésű lépcsavarának és fékszárnyainak kezeléséhez Messerschmitt Taifun-okon szoktatják a növendékeket. Csak ezzel a nagyobb repülő- és leszállósebességű géppel végrehajtott tíz-tizenkét felszállás után kerülnek a jövő Richthofenjei, Immelmannjai és Möldersei a 109-es Messerschmitt vezetőülésébe.



Messerschmitt Taifun

A harcirepülőgépek állandó fejlődésével a gyakorlógépeknek lépést kell tartaniok felszerelés és teljesítmények szempontjából egyaránt. Az éleslövészet és bombavetés gyakorlása mellett alkalmasak megfigyelő, rádiós és fényképező kiképzésre, vagyis méltán illethetjük őket a többfeladatú jelzővel.

Ilyen a német Arado 96 B, melynek belső berendezése a kiképzési kívánalmaknak megfelelően építhető át. Légcsavarkörön keresztül tüzelő pilótagéppuskája állandó. Ennek a géppuskának lőszerjavadalmazása 500 lövés. Forgatható hátsó géppuskája 375 lövésnyi lőszerrel a megfigyelő lövészkiképzését szolgálja. Bal- és jobboldali hordfelületén három-három 10 kilogrammos bomba függeszthető fel. Az Arado 96 B-vel a zuhanó és magasbombázás egyaránt gyakorolható, mert ezeket mind a pilóta, mind a megfigyelő kioldhatja. Rádiós és fedélzeti távbeszélő berendezése teljesen azonos a harcigépekével. Fényképező feladatok végrehajtására is alkalmas, amennyiben a nagy beépített sorozatfelvevőkészüléken kívül kisebb, kézifényképezőgéppel is készíthetők a megfigyelőülésből felvételek. A sorozatfelvevőgép számára a törzsfenéken eszközölt nyíláson át a megfigyelőkiképzés gyakorlati részének kivitelezésére kitűnő lehetőség adódik.

Az Arado 96 B teljesen fémépítésű, futómûve hidraulikus úton behúzható. Hajtóerejét egy 450 lóerő felszállási teljesítményű Argus AS 410 sormotor szolgáltatja. Ezzel a gép legnagyobb sebessége 340, átlaga 275 és leszállósebessége 103 kilométer óránként. 1000 méter magasságot 2.5 perc, 2000 métert 5 perc alatt ér el, míg 4000 méterre 10.3 perc alatt emelkedik. Szolgálati csúcsmagassága 7200 méter. Hatótávolsága 1100 kilométer. Méretei: fesztáv 11 m, törzshossz 9.1 m, magasság 2.6 m és hordfelület 17.1 m². Üres súlya 1220 kg, repülősúlya 1750 kg.

Szilárd építését mi sem igazolja jobban, mint az, hogy a gyakorlórepülések során megengedett legnagyobb zuhanósebessége 700 km/óra.

A Spanyolországban ismét felállított Hispano Suiza művek egy mélyfedelű kétüléses megfigyelő- és bombázógyakorlógépet hoztak ki, H. S. 42 típusjelzéssel. Felépítése vegyes, futómûve behúzható, vezető és megfigyelőülése zárt. 350 lovas Hispano S. 9 Q csillagmotorral 315 km/óra legnagyobb és 260 km/óra átlagsebességet repül ki. 2000 méterre 5 perc alatt emelkedik, hatótávolsága 1200 km. 1650 kg-nyi repülősúlyából 500 kg a terhelés. Fesztáva 10, hossza 7.8 méter.

Az angol Fairey Battle közepes bombázóból kifejlesztett kétüléses Fairey Battle Trainer-en véghezvitt leglényegesebb változtatás a két ülésnek egymástól külön-külön üvegburkolattal való, teljes elválasztása. A F. Battle Trainer tengerszint feletti legnagyobb sebessége Rolls Royce Merlin II. motorral 327 km/óra. Fesztáva 16.5 m, törzshossza 12.8 m és hordfelülete 39.2 m².

Mivel a korszerű harcirepülőgépek legnagyobb része többmotoros, ezért az egymotoros gyakorlóról a többmotoros harcigépre való zökkenőmentes áttérés elképzelhetetlen az átképzőgépek nélkül. Ezek a leginkább kétmotoros, közepes teljesítményű gépmadarak többülésesek, s a pilóta átképzésén kívül alkalmasak a hajózószemélyzet többi tagjának iskolázására is. Az átképzőgépek legklasszikusabb példája a német Focke Wulf Fw 58, a Weihe, mely az alkalmazási lehetőségek egész sorát rejti magában, éspedig használható mint:

a) Iskolagép kettőskormányú oktatás (átképzés egymásmelletti üléseken), rádiósoktatás (ú. m. adás, vétel, rádiós irányrepülés és vakleszállás) céljára, négyfőnyi személyzettel;

b) iskolagép vak- és éjjelirepülés kettőskormányú oktatására, vakleszálló berendezéssel, háromfőnyi személyzettel;

c) gyakorlógép magasbombázás gyakorlására, rádió és géppuskák nélkül, 120 kg bombával és négyfőnyi személyzettel;

d) ugyanúgy, mint *c)*, csakhogy 150 kg bombával és háromfőnyi személyzettel;

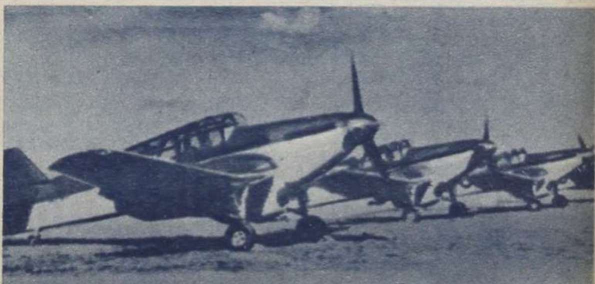
e) teljes rádiófelszereléssel, egy fotogéppuskával a törzsorrban, eggyel a törzsközép felső részén, 60 kg bombával és háromfőnyi személyzettel;

f) bombák nélkül, két géppuskával (géppuskánként 12 kg lőszer) és háromfőnyi személyzettel.

Kétúszótalpas vízigép-kiadása ugyanezekben a változatokban készül.

A különböző államok gyakorló, valamint átképzőgépeinek műszaki adatait a táblázatok mutatják.

Sebesfi László.



Angol Miles Master I gyakorlógépek

North American Harvard a R. A. F. szolgálatában



Egymotoros gyakorlórepülőgépek

Ország	Géptípus	Motor	Motorteljesítmény l. e.	Legn. seb. km/óra	Leszálló seb. km/óra	Csúcsmagasság m	Hatótáv. km	Repülősúly kg	Fesztáv m	Törzshossz m	Esetleges fegyverzet
Német	Bücker Bü 133 C* Jungmeister	Bramo Sh 14 A	160	220	90	6000	450	585	6·6	6	—
Német	Focke Wulf Fw 56* Stösser	Argus AS 10 C	240	278	90	6200	385	985	10·5	7·6	2 gp.
Német	Gotha Go 149*	Argus AS 410	360	425	90	7700	630	1350	9·1	8·6	2 gp.
Német	Messerschmitt Me 108** Taifun	Argus AS 10 E	240	303	85	5000	1000	1380	10.6	8·3	—
Olasz	Nardi FN 305	Alfa Romeo 115	200	310	100	6500	500	950	8·5	7	—
Olasz	Romeo Ro 41	Piaggio Stella VII. C. 2	430	340	98	—	—	1130	8·8	6·3	2 gp.
Angol	Miles Master I.	R. R. Kestrel XXX.	730	432	—	8530	710	—	11·9	9·3	1 gp.
Angol	Fleet ⊙ 60	Jacobs	330	306	93	5490	980	1770	11	8	—
U. S. A.	N. American BT—9 B Harvard	Pratt & W. R 1340-S 3	600	336	100	7200	1180	2350	13·1	8·4	1 gp.
U. S. A.	Harlow P. C. 5	Warner S. Scarab	145	272	72	5030	960	1140	11	7·2	—

* Vadásziskolázó.
** Négyüléses.
⊙ Kanadában készül.

Kétmotoros átképzőrepülőgépek

Ország	Géptípus	Motor	Motorteljesítmény l. e.	Legn. seb. km/óra	Hatótáv. km	Üressúly kg	Terhelés kg	Fesztáv m	Törzshossz m	Legénység	Esetleges fegyverzet
Német	Focke Wulf Fw 58	Argus AS 10 E	240	225	970	2210	1090	21	14·2	3—4	2 gp.
Cseh-Morva protektorátus	Aero A 304	Walter Super-Castor I—MR	430	323	1200	3000	1355	19·2	13·2	3	2 gp.
Olasz	Caproni Ca 310	Piaggio P. VII. C. 16	365	350	1000	2300	1200	16·2	12·2	4	—
Francia	Hanriot 232	Renault 6 Q	220	320	1200	1728	532	12·7	8·5	2	—
Angol	Avro 652 A Anson	Armstrong Siddeley »Cheetah«	350	303	1250	2250	1200	17·2	12·9	3	2—3 gp.
Angol	Airspeed Oxford	Armstrong Siddeley »Cheetah«	350	304	1300	2400	1000	16·2	10·5	3—5	1 gp.
Angol	Rheid & Sigrist	D. H. Gipsy Six	208	328	1040	—	—	—	8·3	2—3	2 gp.

KIS HIREK

A háború második évfordulója valóban óriási arányú ütközetekben találta a világot. E pillanatban a nagyhatalmak közül csak éppen az Egyesült Államok és Japán maradt még távol a háborútól. De azért az Unió és Japán magatartása sem béke, hiszen az utóbbi most is háborúskodik Kínával. És ez alól olyan távoli helyek sem kivételek, mint Irán, vagy Irak, Egyiptom vagy az Északi Sarkvidék. Most is fontos harctér az Atlanti-óceán és a líbiai sivatag. Újzélandi katonák masíroznak a perzsa városok utcáin, bécsi fiúk állnak őrt a piramisok árnyékában és stájer vadászok menetelnek a sarki fény birodalmában. Az orosz steppék végtelen mezőin magyar és olasz páncélkocsik vonulnak. A spanyol önkéntesek Szentpétervárnál állnak és a finn hősökkel ölelkeznek. Ilyen keveredést, az arányok és távolságok ilyen gigantikus arányát még soha nem öltötte háború. Az egész világ zúg és sistereg. Forrnak az elvek és kavarognak a gondolatok. Csak az eszmék élnek és fejlődnek. Ezek virágoznak és diadalmaskodnak. Háború van! Két éve háborúban áll a világ. És ki mer kételkedni abban, hogy egy új Európa van alakulóban?

Szobcsziai József őrmester nevét minden jó magyarnak meg kell jegyeznie. A derék őrmester ugyanis a reá és a többi csapatunkra támadó erős szovjet légi kötelékkel bátran felvette a harcot. A hevesen géppuskázó szovjet repülőrajból egy gépet lelőtt s a többit elűzte. Ugyanaznap még egy másik vörös repülőgépet is súlyosan megrongált gépágyú tüzével. Szobosziainak ez a bátor kiállása valóban — magyar virtus volt!

A Shell Sport Club *vitorlázó repülő osztálya a vállalati sportrepülők kiképzésére egy modern oktatógépet vásárolt.*

A dunántúli evangélikus egyházkerület *valamennyi lelkészét és tanítóját felkérte Kapi Béla püspök, hogy hatáskörükbe gyűjtsenek a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap javára.*

Repülőfilm matinéinkat az ősszel újra megkezdjük. Még október hó folyamán Nagyváradon és Újvidéken rendezünk filmmatinét. Ugyanúgy, mint már ebben az évben a miskolci, kassai, egri, esztergomi, békéscsabai, gyulai és szolnoki matinékat, most egyelőre a nagyváradi és az újvidéki matinék kerülnek megrendezésre. De a Magyar Szárnyak rendezőbizottsága szívesen áll más városok repülőegyesületeinek is rendelkezésére.

A Légoltalmi Ligát röviden »légó«-nak hívják. Ebből a kis szóból most komoly irodalmi vita keveredett. Harsányi Zsolt kifogásolja a szórövidítést, míg Zsolnai Béla mellette van. Hogy kinek van igaza, azt a közönség már eldöntötte: a légó bevonult a köztudatba és így új szóval gyarapodott nyelvünk.

Albrecht király herceg nyilatkozott az elmult héten az egyik fővárosi napilapban a repülésről. A herceg örömét fejezte ki, hogy repülőgépgyártásunk rohamos lépésekkel fejlődik. Különösen arról nyilatkozott elismerően, hogy a műegyetemiek után most már a győriek is építenek gépeket. Albrecht mint gazda is nagy hasznát veszi a repülőgépnek. Birtokain saját repülőterei vannak. Ilyen alkalmakkor a felesége is vele repül, sőt, már másféléves kislányát is elvitte légitúrára.

Az őszi vásárral kapcsolatosan a Magyar Szárnyak is megrendezte szokásos kiállítását. Pavillonunkat sokan keresték fel a vásáron és nagyon sokan vásárolták lapunkat.

A motornélküli repülőkiképzést, kizáróan egyetemi és főiskolai hallgatók részére, most kezdi meg a Délvidéki Aeroclub. A felvételt orvosi vizsgálat előzi meg, azután a növendékek sátortáborban nyernek elhelyezést. A növendékeknek elengedik a kiképzésért és vizsgáért járó díjakat, ellátást pedig 1.80 pengőért kaphatnak. Jelentkezni lehet (levélben is) a Délvidéki Aeroclub kiképző keretén él, Szeged-Algyő.

A szabadkai repülőtalálkozó sikeréről és a délvidéki repülőéletről, érdekességeiről lapunk legközelebbi számában részletesen írunk.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Ejnye, ejnye! Névtelen levelekre nem válaszolunk és sorsuk a papírkosár. Hogy mégis említést teszünk leveléről, annak az az oka, mert az ön leveléhez hasonló még két levelet kaptunk. Ön összehasonlítást tesz képeink között. Ne haragudjon, mi viszont a kapott három levél között. A szerkesztés munkája viszont a mi dolgunk: oktatásra nem szorulunk. — **Minden érdekel.** Nagyon téved, mert bizony van ország, ahol nincs rádió. Ilyen pl. Afganisztán is, ahol csak nemrég állították fel az első rádióleadó állomást. A legnagyobb nehézség azonban csak ezután várt megoldásra. nem volt, aki hallgassa a rádiót. A 7 millió lakosú országban vasút nincs, országút is kevés, úgy, hogy a rádió elterjedése szinte leküzdhetetlen akadályokba ütközött. A posta most úgy segített a bajon, hogy a nagyobb falvakban és a forgalmasabb karavánutak mentén hatalmas rádióvevő központokat állított fel.

Csucsai. Névtelen levelekre nem válaszolunk. — **K. Ernő.** Keressen fel minket. — **Budai.** Reklámfilmünk játékrendje a következő: szeptember 18-tól 24-ig a Rádius mozgó, 25-től október 1-ig a Broadway mozgó és 2-től 8-ig az Uránia mozgó. Az említett mozik minden előadásán láthatja filmünket. — **2053.** Nincs egyenruhájuk és egyforma sapkát sem hordanak, mert csak szolgálati ruhájuk és sapkájuk van. Ezeket pedig csak a kiképzés alatt hordják. Másik kérdésére közöljük, hogy forduljon kérésével a M. Kir. Honvéd Légierők Parancsnokságához. Közelebbi cím: Budapest, II., Hunyadi János-út 13.

GAZDASÁGI FIGYELŐ

A Magyar Bauxit Bánya Rt. nagyszabású új aluminiumgyárat létesít, bauxittermékeinek feldolgozására. 15 millió pengő költséggel Székesfehérvárott új hengerműve van épülőfélben, mely az eddigi tervek szerint 600 munkást fog foglalkoztatni. A vállalatot Zsilinszky Gábor nagy szakértelemmel vezeti.

Az Urikány—Zsilvölgyi Magyar Kőszénbánya Rt.-nak mérlegében kimutatott 370 ezer pengős tiszta nyeresége jóval nagyobb, mert ebben az összegben nem szerepelnek romániai leányvállalatainak jövedelmei, ami körülbelül 800.000 pengőre tehető. Ha ez az összeg transzferálható lesz, akkor a vállalat jövőre magasabb összeget fog fizetni.

A Magyar Cukoripar Rt. szeptember 6-án tartott rendkívüli közgyűlésén alaptőkéjét 18 millió pengőről 24 millió pengőre emelte fel.

A Budapest—Salgótarjáni Gépgyár és Vasöntő Rt. XLIII. évi rendes közgyűlését most tartotta meg. A vállalat a mult évben több mint egymillió pengő nyers jövedelmet ért el, melyből általános költségekre, tiszti fizetésekre, adókra, kamatokra, 838.944 pengőt, szociális kiadásokra 179.853 pengőt fordított. 700.000 pengős alaptőkéje mellett tiszta nyeresége 50.353 pengő. A vállalatot Herczeg Béla vezérigazgató, továbbá Geisler László és báró Born Gyula igazgatók vezetik nagy szaktudással.

A Jausz Testvérek Általános Műszaki Rt. alaptőkéjét 120.000 pengőről 700.000 pengőre emelte fel. Ez a tény a vállalat jól foglalkoztatottságát és minőségi gyártmányainak kiválóságát bizonyítja, mely indokolttá tette a vállalat fejlesztését.

Az Aluminium Ércbánya és Ipar Rt. a Bauxit Ipar Rt.-val karöltve 8 millió alaptőkével létrehozta a *Dunavölgyi Timföld-Ipar Részvénytársaságot*, mely új vállalat aluminiumgyártásunkban igen fontos szerepet fog játszani.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

96.742 Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

A Csillagtúra végcélja felé

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



ÁRA 50 FILLÉR